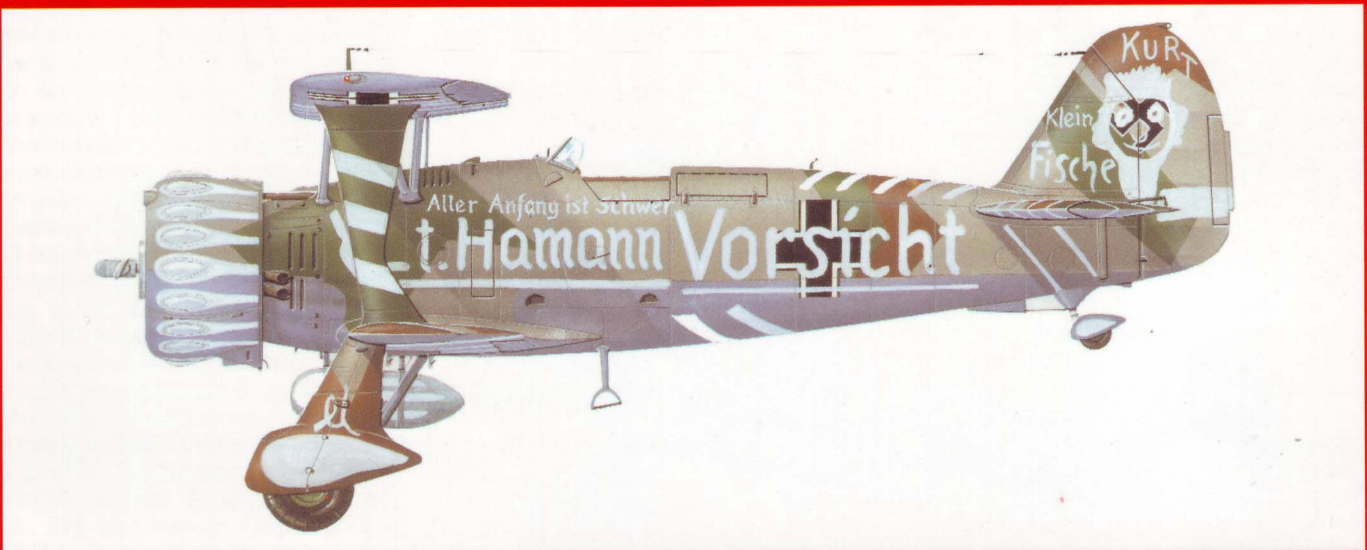
Preis: 11,20 Euro - Österreich: 12,30 Euro - Schweiz: 21,95 SFr - Italien: 14,60 Euro - Luxemburg: 12,90 Euro

FLUGZEUG Profile

Henschel Hs 123

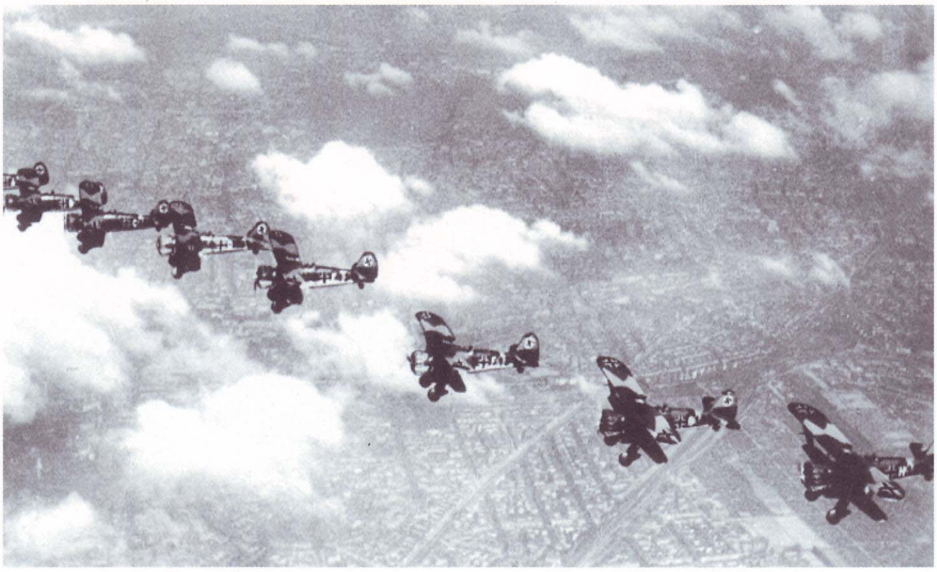

KURT
Klein
Fische
Aller Anfang ist schwer
t. Hamann Vorsicht

42
4 194240 511207

Die Geschichte eines legendären Schlachtflugzeuges

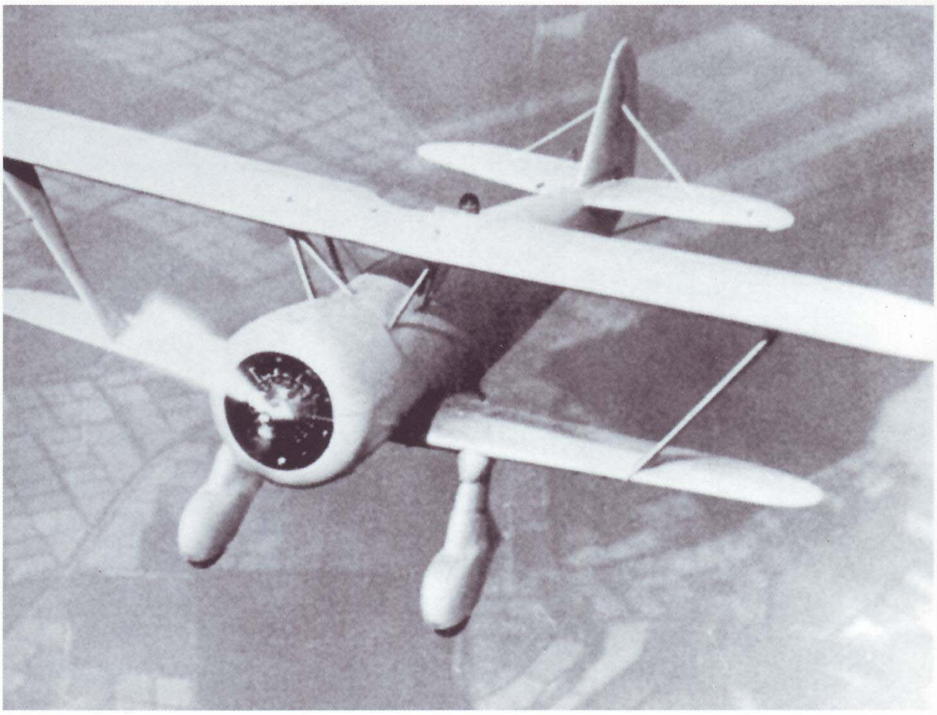
42

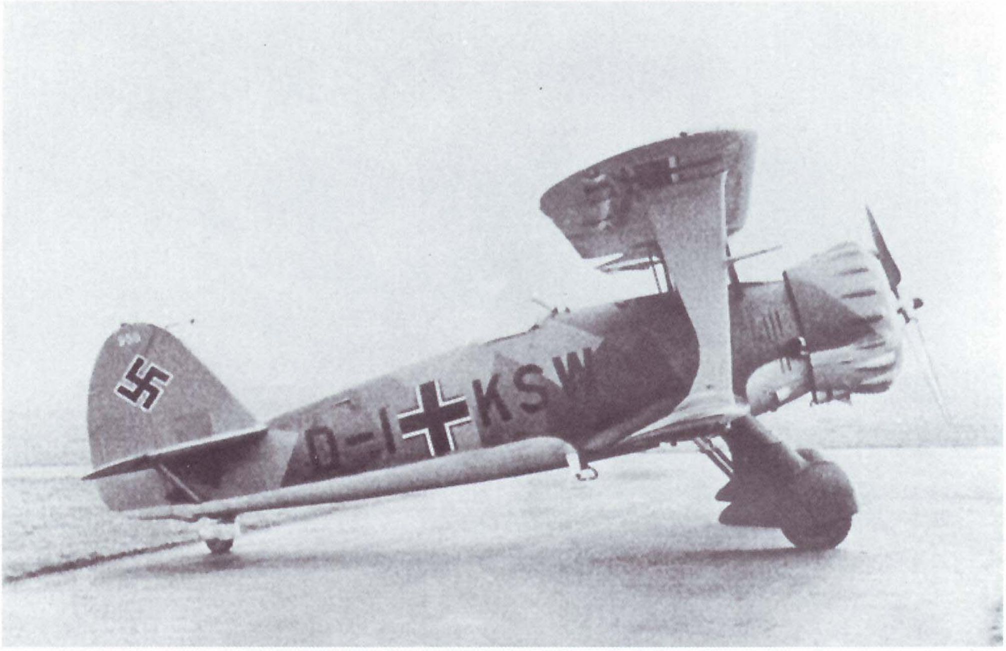
Rudolf Höfling



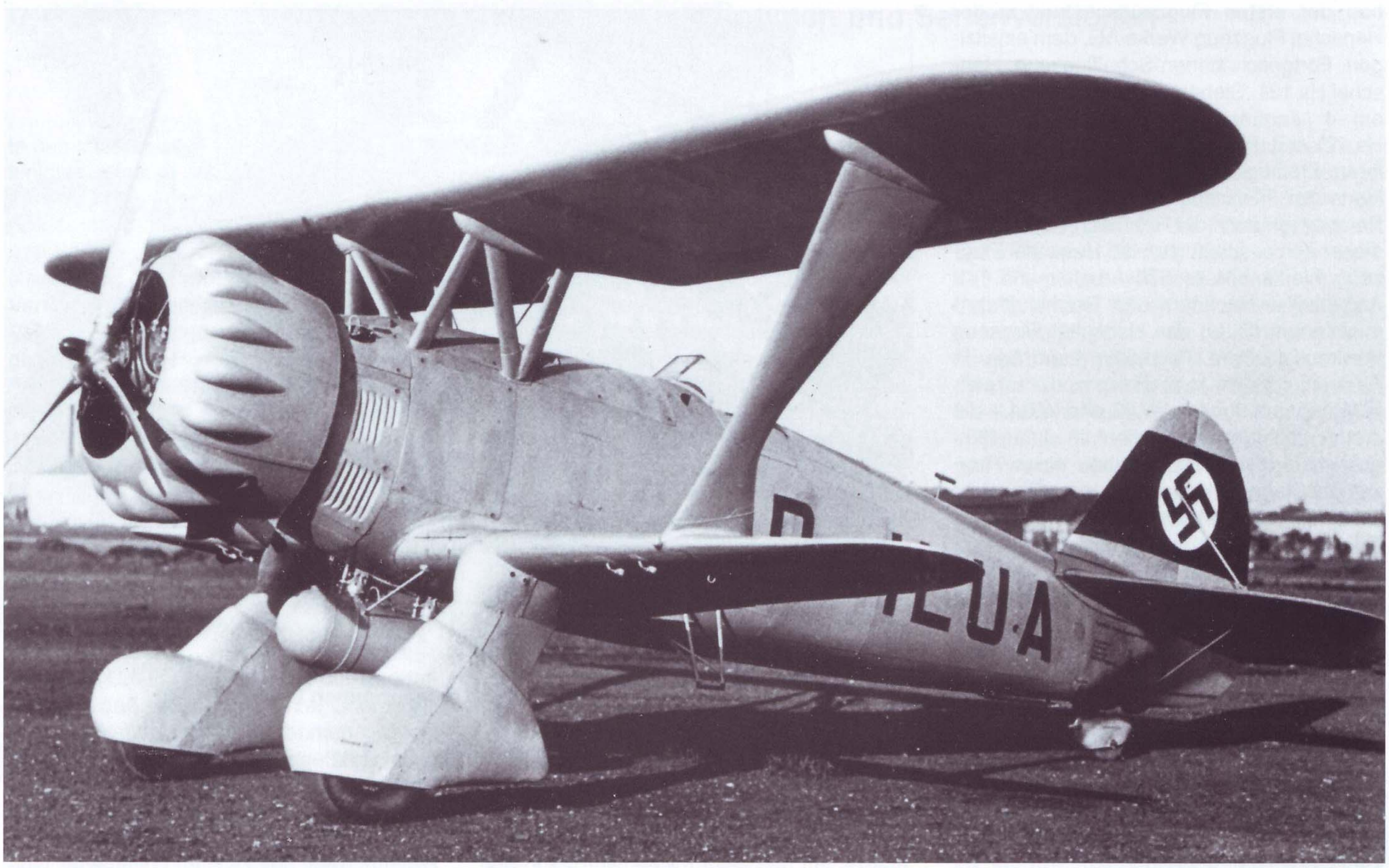
Henschel Hs 123 A-1 des Stukageschwader 165 „Immelmann“ im Formationsflug.

Eine Besonderheit der Henschel Hs 123 V2 war ihre glatte NACA-Motorhaube, die im Gegensatz zu der in Serie gefertigten Motorabdeckung, die Sicht des Piloten nach vorne stärker behinderte.





Henschel Hs 123 A-1 mit früher Werkskennung D-IKSW.



Anfang April 1935 begann in Berlin-Schönefeld die Flugerprobung des ersten Prototyps Henschel Hs 123 V1. Am 8. Mai 1935 wurde die Henschel Hs 123 V1 in Berlin-Johannisthal erstmals Vertretern der Luftwaffe vorgeführt, wobei Ernst Udet – damals noch Zivilist – am Steuer saß.

Henschel Hs 123

Von Rudolf Höfling

Im Jahre 1848 wurde in Kassel die Lokomotivfabrik Henschel & Sohn AG gegründet, welche in den folgenden Jahrzehnten zu einem der größten Lokomotivenhersteller Europas werden sollte. Zusätzlich wurde die Produktionspalette auch auf Lastkraftwagen und Werkzeugmaschinen erweitert.

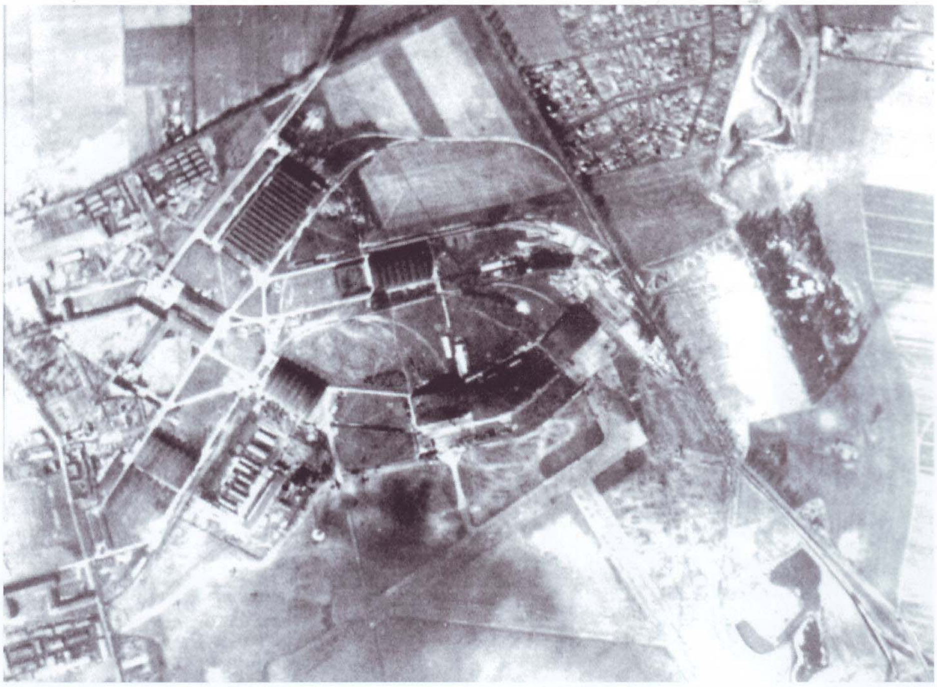
Als im Jahre 1931 die Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG in Dessau in eine wirtschaftliche Krise geriet und kurz vor dem Verkauf stand, beschloß man bei Henschel & Sohn, auch in die Luftfahrtindustrie einzusteigen und beabsichtigte, die Junkers Flugzeugwerke zu erwerben. Sogleich wurden Verhandlungen mit diesem deutschen Flugzeughersteller aufgenommen, welche aber ergebnislos verliefen und schließlich Mitte Februar 1932 abgebrochen wurden. Ebenso erfolglos verliefen Beteiligungsverhandlungen mit der Arado Flugzeugwerke GmbH, der Albatros Flugzeugwerke GmbH, der Bayerischen Flugzeugwerke AG und dem Konkursverwalter der Rohrbach Metall-Flugzeugbau GmbH.

Augrund dieser negativen Erfahrungen beauftragte der damalige Präsident der Henschel & Sohn AG, Oskar R. Henschel, kurze Zeit später seinen Direktor Walter Hormel, die Gründung einer eigenen Flugzeugbauabteilung zu veranlassen. Während des Besuches einer Automobilausstellung am 11. Februar 1933 brachte der Reichskommissar für Luftverkehr, Hermann Göring, Oskar R. Henschel sein Bedauern über dessen Schwierigkeiten beim Einstieg in die Luftfahrtindustrie zum Ausdruck und sichert ihm seine Unterstützung zu, ebenso wie Erhard Milch, der Staatssekretär des Luftfahrtministeriums. Infolge dieser Zusicherungen wurde Oskar Henschel vom Waffenamt auf den Wirtschaftsstandort Berlin aufmerksam gemacht und versuchte daraufhin, die Flugzeughallen des Deutschen Luftfahrtmuseums in Berlin-Adlershof zu erwerben. Außerdem besichtigte er das Werksgelände der Ambi-Budd Waggon- und Apparatebau AG in Berlin-Johannisthal.

Trotz anfänglicher Personalschwierigkeiten fand am 30. März 1933 und mit einem Aktienkapital von 500.000,– Reichsmark in der Nähe von Kassel die Gründungszeremonie für die Tochtergesellschaft Henschel Flugzeug Werke GmbH statt, die aber bald danach in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde. Der Technische Direktor dieses, nun als Henschel Flugzeug Werke AG bezeichneten Betriebes, wurde Dipl. Ing. Frydag und unter der Leitung von Dipl. Ing. Erich Koch begann man sofort mit den Arbeiten an den ersten Flugzeugentwürfen. Später wurde dann Dipl. Ing. F. Nicolaus Chefkonstrukteur dieses Unternehmens.

Am 2. Mai 1933 mieteten die Henschel Flugzeug Werke schließlich auf dem geschichtsträchtigen Gelände des Flugplatzes in Berlin-Johannisthal die leerstehenden Büros, Werkstätten und Hallen der Ambi-Budd Waggon- und Apparatebau AG und schlossen gleichzeitig mit der Berliner Flughafengesellschaft einen Anliegervertrag für den Flugplatz Johannisthal ab. Nach dem beendeten Umbau zu einer Flugzeugfabrik begann dort bereits am 17. Mai 1933 der Bürobetrieb mit 20 Angestellten, sowie – mit insgesamt nur 13 Arbeitern – der Attrappenbau der ersten Flugzeugkonstruktion der Henschel Flugzeug Werke AG, dem einsitzigen Fortgeschrittenen-Schulflugzeug Henschel Hs 121. Siebeneinhalb Monate später, am 4. Januar 1934, startete dann die Hs 121 mit Prof. Scheubel am Steuer zu ihrem Erstflug. Im selben Jahr erwarben die Henschel Flugzeug Werke für 75.000,– Reichsmark auch die Rohrbach-Patente. Zu dieser Zeit beschäftigten die Henschel Flugzeug Werke bereits 570 Arbeiter und 142 Angestellte. Nachdem das Reichsluftfahrtministerium (RLM) den Henschel Flugzeug Werken größere Produktionsaufträge in Aussicht gestellt (zum Beispiel die Lizenzfertigung von Junkers W.33 und W.34 – die ersten sechs W.33 wurden im Juni 1934 ausgeliefert) und den Neubau eines Flugzeugmontagewerkes mit eigenem Flugplatz an einer geeigneteren Stelle als in Berlin-Johannisthal mehrfach empfohlen hatte, fand man am 25. Juli 1934 als geeignetsten Platz für dieses künftige Henschel-Werk die Standorte Berlin-Schönefeld und Diepensee. Karl Wrede, der Besitzer dieser beiden Güter, forderte dafür jedoch 2,5 Millionen Reichsmark. Dieser hohe Betrag war die letzte Hürde vor der Errichtung des geplanten neuen Flugzeugwerkes, denn alle dafür benötigten Genehmigungen lagen im Interesse der Landesverteidigung bereits vor. Da sich Wrede aber von seinem hohen Verkaufspreis nicht abbringen ließ, trat am 10. Oktober 1934 eine von Adolf Hitler und Hermann Göring unterschriebene Zulässigkeitserklärung für die Enteignung seiner beiden Güter in Kraft. Somit konnte am 15. Oktober 1934 der erste Spatenstich für den „Neubau Schönefeld“ erfolgen.

Dieses geplante Vorhaben hatte für damalige Verhältnisse ein enormes Ausmaß. So wurden für die Errichtung dieses Flugzeugwerkes etwa 10.000 Eisenbahnwaggons mit Baumaterial benötigt. Es erhielt ein umfangreiches Schienennetz und eine eigene Stromversorgung, die zu jener Zeit für eine Stadt mit 40.000 Einwohnern gereicht hätte. Obwohl noch nicht ganz fertiggestellt, nahm diese neue Zweigstelle der Henschel AG als eines der damals modernsten deutschen Flugzeugwerke bereits zwei Tage vor Weihnachten, am 22. Dezember 1935, seinen Betrieb auf. In diesem Werk wurden in den folgenden Jahren eine Reihe von bekannten und erfolgreichen Nah- und Höhenaufklärungsflugzeugen, sowie eine große Anzahl von Schlachtflugzeugen hergestellt.

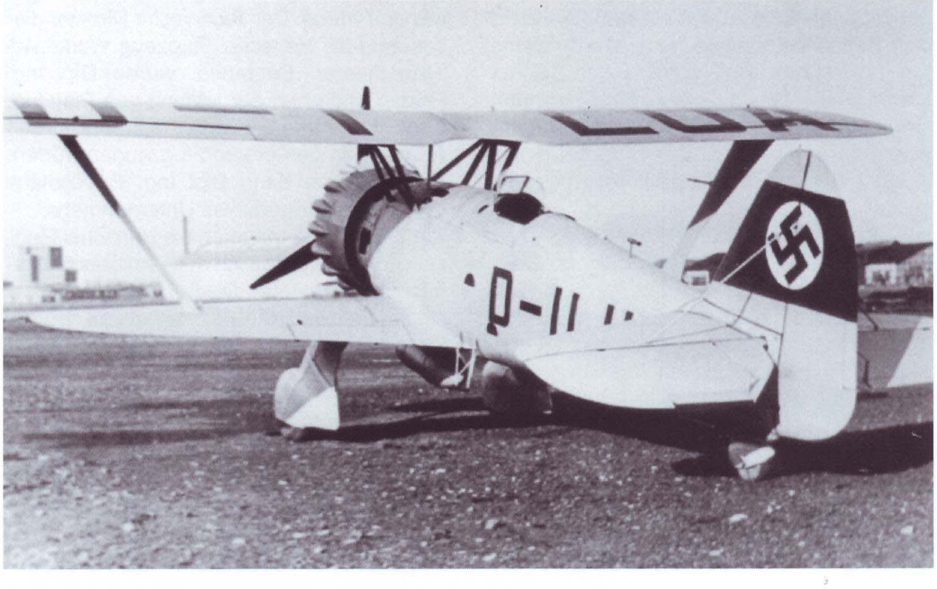


Die Henschel Werke in Berlin-Schönefeld, aufgenommen im Jahre 1944.

So flog zum Beispiel am 2. Januar 1936 erstmals das Henschel Hs 122A-0 und am folgenden Tag das erste Exemplar des in Lizenz gebauten Bombers Dornier Do 23 mit der Werknummer 254. Da aber der Aufklärer Hs 122 die Forderungen des RLM und der Luftwaffe nicht erfüllte, wurden von diesem Typ insgesamt nur 19 Maschinen gebaut und auch von der Do 23 entstanden in der Halle 2 des neuen Werkes nur 24 Exemplare. Im selben Jahr liefern die Henschel Flugzeug Werke auch die ersten drei Henschel Hs 123A-0 aus, die zum ersten, in größeren Stückzahlen gebauten Flugzeugtyp dieses Herstellers werden sollte.

Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges wurden bei den Henschel Flugzeug Werken mit den Entwürfen Henschel Hs 121, Hs 122, Hs 124, Hs 125, Hs 127, Hs 128, Hs 130 und Hs132 eine Reihe von Aufklärungs-, Bomben- und Schulflugzeugen entworfen, welche jedoch nur in einigen Prototypen bzw. in Kleinserie gebaut wurden, oder die bis zum Kriegsende nicht mehr fertiggestellt werden konnten. Im Gegensatz dazu wurden die Henschel Hs 123, Hs 126, Hs 129, sowie in Lizenzfertigung die Bombertypen Dornier Do 17 und Junkers Ju 188 in größeren Stückzahlen erzeugt. Bekannt und technisch wegweisend waren auch die bei Henschel entwickelten ferngesteuerten Gleitbomben und Lufttorpedos Henschel Hs 293, Hs 294, Hs 295, Hs 296 und Hs 297, sowie die Fla-Raketen Hs 117 „Schmetterling“, Hs 217 und die Luftkampf-Rakete Hs 298.

1944 besaß die Henschel Flugzeug Werke AG Büros in sechs europäischen Städten (zum Beispiel auch in Kassel und in Wien), sowie acht Haupt- und zahlreiche Nebenbetriebe. In diesem Jahr arbeiteten insgesamt 67.000 Menschen für die Henschel AG, wovon 17.100 bei den Flugzeugwerken beschäftigt waren. Neben Flugzeugen, Lokomotiven und Fahrzeugen stellten die Henschel Werke auch Panzer, Geschütze und anderes, kriegswichtiges Material her. Am 22. April 1945 wurde Berlin-Schönefeld von der Roten Armee eingenommen, was auch das Ende für die Henschel Flugzeug Werke AG bedeutete.



Die Henschel Hs 123 V1 wurde bis September 1936 bei der Erprobungsstelle in Rechlin getestet und anschließend an die Luftwaffe abgegeben.

Die Entwicklung der Henschel Hs 123 – ihre Prototypen und Serienversionen

In den 1930er Jahren fanden die in den Vereinigten Staaten von Amerika erfolgreich durchgeführten Versuche mit Sturzkampfflugzeugen weltweit sehr großes Interesse und es wurden von verschiedenen Luftstreitkräften in Europa und Asien eigene Versuche mit dieser bisher unbekannten Version eines zielgenauen Bombenflugzeuges aufgenommen. Auch beim Technischen Amt des Reichsluftfahrtministeriums fand diese Idee großes Interesse und es wurde eine Reihe von Versuchen durchgeführt.

Ein sehr von diesem neuen Flugzeugtyp faszinierter Ernst Udet versuchte leidenschaftlich das RLM für diesen neuen Bombertyp zu interessieren. Doch fand Udet mit seiner Idee beim neuen Leiter der Entwicklungsabteilung des Technischen Amtes, Oberstleutnant Dr.-Ing. Wolfram von Richthofen, kein Gehör.

Er lehnte Udet's Vorschlag mit der Begründung ab, daß ein Sturzflug unter einer Höhe von 2000 m in großem Rahmen „...nicht durchführbar, außerdem sehr gefährlich und somit völliger Unsinn sei...“. Außerdem beendete von Richthofen in seiner Abteilung alle bisher durchgeführten Versuche mit diesem Konzept. Trotz dieser ablehnenden Haltung ihres obersten Chefs arbeiteten aber einzelne Ingenieure in der Entwicklungsabteilung des Technischen Amtes dennoch weiterhin verdeckt an der Sturzbomberidee, konnten diesbezügliche Versuche aber aufgrund des offiziellen Verbotes von Richthofens nur mehr mit Flugzeugen, die auf privater Basis verschiedener Flugzeughersteller entstanden waren, durchführen.

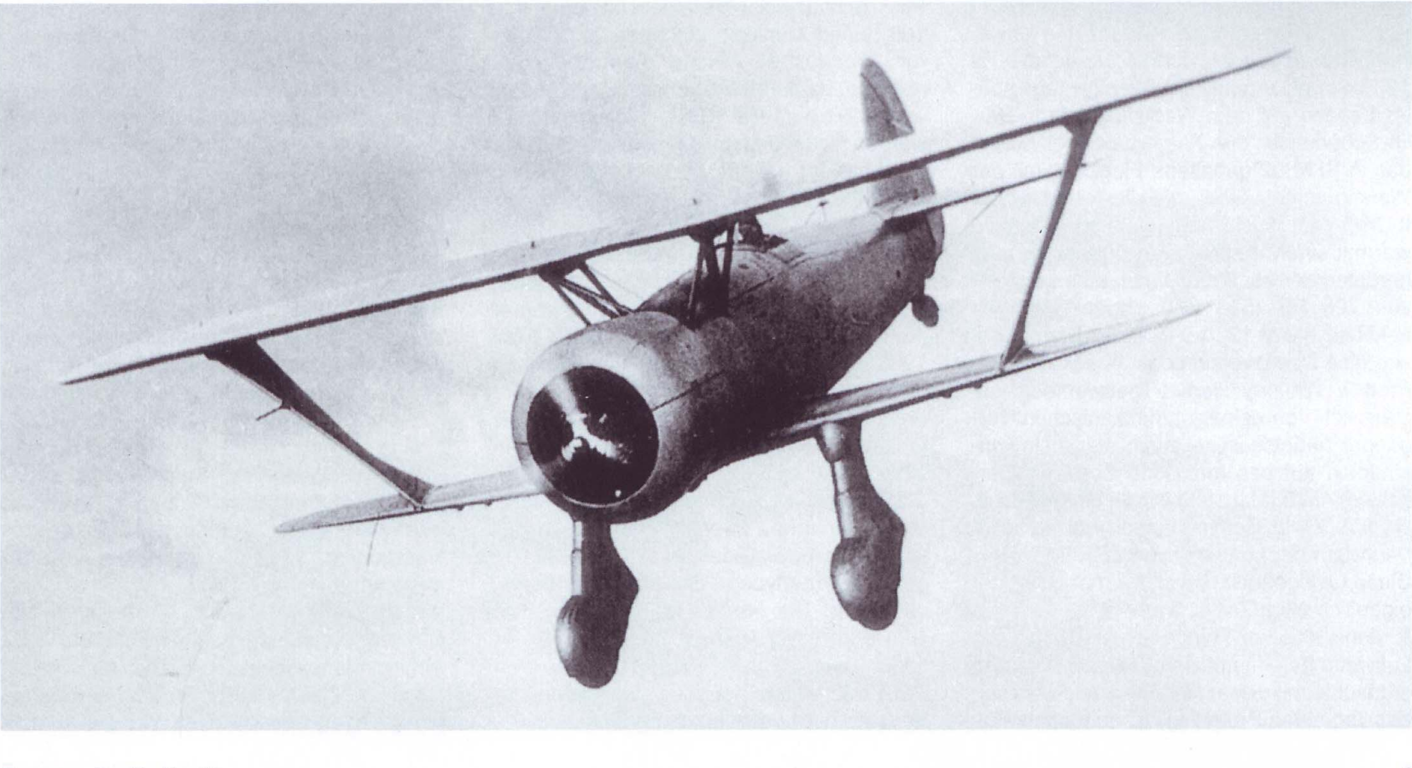
Als eines der am besten für den Sturzflug geeigneten Flugzeuge erwies sich Mitte der 1930er Jahre die auf private Initiative ihres Herstellers entwickelte Henschel Hs 123. Als sich die Ansichten des RLM zur Sturzflugidee aufgrund der anhaltend schlechten Trefferergebnisse der Horizontalbomber und des fortgesetzten, unermüdlichen Drängens Ernst Udets im folgenden Jahr schließlich änderten und nun doch eine Ausschreibung über ein Sturzkampfflugzeug für die deutsche Luftwaffe erfolgte, fand die Henschel Hs 123 jedoch keine Berücksichtigung mehr, da sich die Vorgaben dieser Ausschreibung inzwischen geändert hatten und ein moderner, zweisitziger Eindecker gefordert wurde. Als geeignetstes Modell für diesen nun gesuchten, neuen Sturzkampfbombertyp der Luftwaffe setzte sich schließlich die Junkers Ju 87 gegen ihre Konkurrenzmodelle Arado Ar 81, Blohm & Voss Ha 137 und Heinkel He 118 durch. Die Henschel Hs 123 wurde vom RLM jedoch als Erdkampf- bzw. Schlachtflugzeug akzeptiert.

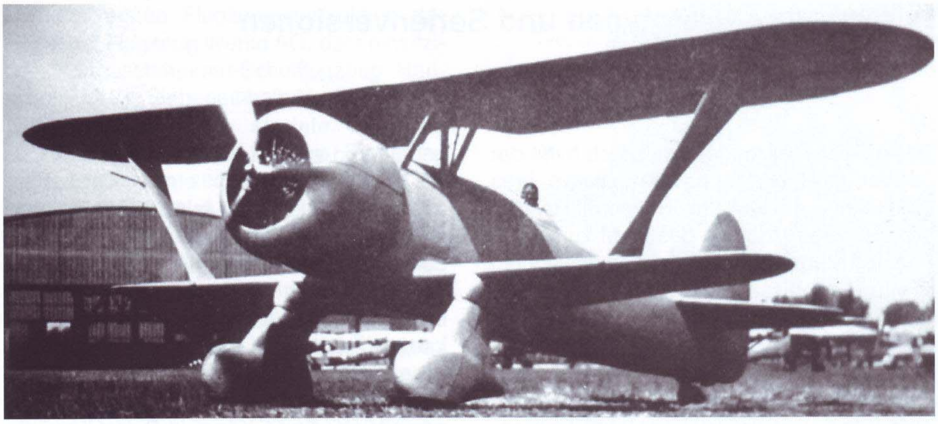
In den Jahren 1935 und 1936 wurden insgesamt 238 Exemplare der Henschel Hs 123 gebaut, von denen die Mehrzahl von 129 Maschinen zwischen August 1936 und April 1937 in Lizenz bei der AGO Flugzeugwerke GmbH in Oschersleben an der Bode gefertigt wurden. Nach anderen Quellen liefen bis zum 31. August 1941 bei den Henschel Werken insgesamt 111 Exemplare der Hs 123 und bei den AGO Werken weitere 140 Maschinen dieses Typs vom Band. In den ersten vier Monaten des Jahres 1942, lange nach dem Ende der Serienfertigung, wurden aus noch vorhandenen Ersatzteilen weitere zehn Henschel Hs 123 zusammengebaut und an die Luftwaffe ausgeliefert.

Als Schlußfolgerung eines Luftkriegsmanövers, welches im Jahre 1938 durchgeführt wurde, glaubte der Führungsstab der Luftwaffe den Schluß ziehen zu können, daß Flugzeuge wie die Henschel Hs 123 bereits veraltet wären und einsitzige Sturzkampfflugzeuge in der zukünftigen Luftkriegsführung keine Rolle mehr spielen würden. Im Gegensatz dazu setzte man auf den zweisitzigen Stuka, wie zum Beispiel auf die Junkers Ju 87A. Augrund dieser Überlegungen wurde die Hs 123 als Frontflugzeug abgesetzt und die meisten ihrer Baupläne und Unterlagen vernichtet, sowie auch deren Bauvorrichtungen verschrottet. Damit waren auch alle künftigen, für diesen Typ geplanten Weiterentwicklungen und Verbesserungen, zum Beispiel die Baureihe C, nicht mehr von Bedeutung.

Im Verlauf des Zweiten Weltkrieges zeigte es sich jedoch, dass im Gegensatz zu diesem vorschnellen Urteil der Luftwaffen-Führung aus dem Jahre 1938, die Henschel Hs 123 aufgrund ihrer Zuverlässigkeit und robusten Auslegung – obwohl leistungsmäßig inzwischen völlig veraltet – beinahe bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges im Einsatz blieb und die ihr gestellten Aufgaben,

Der amerikanische Wright Cyclone-Sternmotor führte dazu, daß die Henschel Hs 123 V2 vom Reichsluftfahrtministerium abgelehnt wurde. Nach einem Landeunfall wurde diese Maschine wieder aufgebaut, als Hs 123 V8 bezeichnet und mit einem BMW 132A-Triebwerk versehen.





Mitte Mai 1935 wurde die Henschel Hs 123 V2 startklar gemeldet. In einer Reihe von Publikationen wurde diese mit der V1 verwechselt. Sie besaß einen amerikanischen Wright Cyclone GR-1820-F52-Sternmotor.

auch noch knapp zehn Jahre nach ihrem Erstflug, weitgehend erfüllen konnte.

Neben den alle mit BMW 132-Sternmotoren ausgerüsteten Henschel Hs 123 wurden anfangs auch Überlegungen zur Ausrüstung dieses Doppeldeckers mit den Reihenmotoren Junkers Jumo 210C und D (610/690 PS), mit dem Hispano-Suiza 12 Ydrs-Triebwerk (860 PS) sowie dem amerikanischen Sternmotor Pratt & Whitney Twin Wasp Junior S 5 A-G (710 PS) angestellt, welche alle jedoch nur Projekte blieben.

Anfang des Jahres 1935 wurde die erste Bruchzelle der Henschel Hs 123 fertiggestellt und ab dem 31. März des selben Jahres bei den Henschel Werken in Berlin-Schönefeld statischen Versuchen unterzogen.

Henschel Hs 123 V1

Ab dem Februar 1934 begannen die Arbeiten am ersten Prototyp Henschel Hs 123 V1 und diese Maschine wurde als Sturzkampf- und Jagdflugzeug konzipiert. Im Juni 1934 war der Attrappenbau beendet und am 1. April des folgenden Jahres wurde die Hs 123 V1 flugklar gemeldet. Wenige Tage später begann auf dem Werksflugplatz in Berlin-Schönefeld die Flugerprobung, wobei das in RLM 02 gehaltene Flugzeug mit der Werksnummer 0265 die Zivilkennung D-ILUA trug. Dieser unbewaffnete Prototyp war mit einem BMW 132A-Sternmotor ausgerüstet, der bei 2050 U/min. eine Leistung von 725 PS (533 kW) abgab. Der luftgekühlte BMW 132A 9-Zylinder Sternmotor war eine Lizenzversion des amerikanischen Pratt & Whitney Hornet-Triebwerkes, welcher sich von seinem amerikanischen Vorgänger hauptsächlich durch seine Umkonstruktion auf das metrische System unterschied. Am 8. Mai 1935 wurde die Henschel Hs 123 V1 in Berlin-Johannisthal erstmals Vertretern der Luftwaffe vorgeführt.

Diese Gelegenheit ließ sich Ernst Udet, der eigentlich noch Zivilist war – er trat erst am 1. Juni 1935 im Range eines Oberst der Luftwaffe bei – natürlich nicht entgehen und er machte mit dieser Maschine noch am selben Tag einen Probeflug, zu dem auch einige Sturzflüge gehörten. (Der leidenschaftliche Flieger Ernst Udet war während des Ersten Weltkrieges mit 62 Luftsiegen nach Rittmeister Manfred Freiherr von Richthofen das zweiterfolgreichste Fliegerass der deutschen Fliegertruppe und trat schließlich auf Drängen Hermann Görings im Sommer 1935 in den Dienst der Luftwaffe).

Am 2. Juni 1935 wurde die Henschel Hs 123 V1 zur Erprobungsstelle nach Rechlin an der Müritz überstellt und dort vom 31. Juni bis zum Januar des folgenden Jahres ausgiebig getestet. Am 4. Februar 1936 wurde auch die Erprobung der So I-17-Anlage abgeschlossen. Diese Anlage bestand aus zwei, in der oberen Motorverkleidung eingebauten 7,92 mm Maschinengewehren des Typs MG 17, hergestellt bei Rheinmetall-Borsig. Jedes der beiden MG's besaß einen Munitionsvorrat von 500 Schuß und feuerte durch den Propellerkreis. Bei der verwendeten Zweiblatt-Luftschraube traten während der Erprobung keinerlei Störungen des Synchronisationssystems auf. Anschließend fanden auch Versuche mit der Anlage So 1-FMP statt (zwei Maschinenpistolen mit je 100 Schuß Munition, eingebaut in der oberen Tragfläche) welche man aber bald abbrach, da deren Effizienz in Frage gestellt wurde. Bis zum Mai 1936 – in diesem Monat wurden Spannungsmessungen im Sturzflug durchgeführt – hatte die Henschel Hs 123 V1 bereits 95,8 Flugstunden absolviert. Danach erfolgte eine Bremsbeurteilung durch die Argus GmbH und die beiden MG 17 wurden für eine neuerliche Erprobung, diesmal durch Oberst Ernst Udet, vorbereitet. Während dieses geschäftigen Mais 1936 war die V1 insgesamt fünf Stunden und 56 Minuten in der Luft, wobei 24 Starts ohne und weitere 25 Starts mit einem leitfähigen Spornreifen des Typs Continental 290x110 cm durchgeführt wurden. Im Gegensatz zu den meisten der späteren Serienversionen der Henschel Hs 123 waren die Spornräder der V1 und der folgenden Prototypen alle stromlinienförmig verkleidet. Die Hs 123 V1 blieb noch bis zum September 1936 in Rechlin und wurde dann, nach Abschluß der Tests mit dem BMW 132A-Sternmotor, an einen fliegenden Verband der Luftwaffe abgegeben.

Henschel Hs 123 V2

Wenige Tage nachdem die Hs 123 V1 in Berlin-Johannisthal erstmals den Vertretern der Luftwaffe vorgeführt wurde, war auch der Prototyp V2 mit der Werknummer 0266 startklar und am 15. Juni 1935 begann die Werkserprobung dieses Flugzeuges. In diesen Wochen wurde der Prototyp auch vom Inspekteur für Einsitzer, Major Robert Ritter von Greim geflogen. (Ritter von Greim war bereits im Ersten Weltkrieg Jagdflieger gewesen und erzielte in diesen Jahren insgesamt 28 bestätigte Luftsiege). Nach ihm testete auch sein Adjutant, Hauptmann Oskar Dinort den V2-Prototypen. Dieses Flugzeug, welches keine Kennung besaß, war mit einem 9-Zylinder-Sternmotor des Typs Wright Cyclone GR-1820-F52 ausgerüstet, der bei 2150 U/min. 770 PS (566 kW) Leistung abgab. Dieser amerikanische Motor war eines der ausgereiftesten Flugzeugtriebwerke seiner Zeit und wurde in verschiedenen, leistungsgesteigerten Varianten – über das Ende des Zweiten Weltkrieges hinaus – in zahlreichen alliierten Flugzeugen eingebaut. Frühe Versionen dieses Motors trieben zum Beispiel Mitte der 1930er Jahre Curtiss Hawk-Jagddoppeldecker und weiterentwickelte Varianten dieses Triebwerkes knapp zehn Jahre später Brewster Buffalo und Boeing B-17 an. Verkleidet war der Wright Cyclone-1820-Motor der Hs 123 V2 mit einer glatten Motorhaube, welche vom National Advisory Committee for Aeronautics (NACA) – einem 1919 gegründeten, amerikanischen Gremium für Luft- und später auch für Raumfahrtforschung – entwickelt wurde. (Aus dem NACA entstand 1958 als Nachfolger die NASA – National Aeronautics and Space Administration). Der ausländische Wright-Motor führte aber schließlich dazu, daß die Hs 123 V2 vom RLM abgelehnt wurde. Anfang 1936 wurde die V2 bei der E-Stelle in Rechlin für Querruderversuche eingesetzt. Nach weiteren Erprobungs- und Meßflügen verlangte das Technische Amt, den bisher unbewaffneten V2-Prototypen mit der So 1-Anlage, bestehend aus zwei starr eingebauten MG 17, auszurüsten. Im Herbst 1936 überschlug sich die Hs 123 V2 bei der Landung in Berlin-Schönefeld und wurde dabei erheblich beschädigt, während ihr Pilot glücklicherweise unverletzt blieb. Dieser Überschlag wurde jedoch zum Anlaß genommen, den Wright Cyclone-Motor gegen ein BMW 132-Triebwerk auszutauschen und das Flugzeug nach seiner Reparatur unter der neuen Bezeichnung Henschel Hs 123 V8 im Frühjahr 1937 als Erprobungsträger wieder in Dienst zu stellen.

Henschel Hs 123 V3

Die Henschel Hs 123 V3, welche die Werknummer 0267 und die Zivilkennung D-IKOU trug, war ebenfalls im Mai 1935 startbereit und flog erstmals im folgenden Monat. Vom Juli bis zum August des folgenden Jahres wurde das Flugzeug in Rechlin erprobt, wobei die V3 bis Ende Mai 1936 bereits 77,8 Flugstunden hinter sich gebracht hatte. Während dieser Zeit wurden auch Versuche mit einem elastischen Treibstoffbehälter durchgeführt. In diesem Monat wurde der Prototyp für sogenannte So 1II-Würfe vorbereitet, welche Oberst Ernst Udet durchführen wollte. Damit waren Abwürfe von Bomben, die an der unteren Tragfläche montiert waren, gemeint. Als Zielgerät war bei allen Hs 123-Prototypen das Revi IIIb eingebaut. Nur bei einem der Hs 123-Prototypen wurde auch das Revi C/12A erprobt. Während dieser Tests führte die Hs 123 V3 im Mai 1936 insgesamt 29 Starts durch und befand sich insgesamt sieben Stunden und 49 Minuten in der Luft. Danach wurden bei weiteren 28 Starts Spornräder der Dimension 290x110 cm, hergestellt bei der Firma Kronprinz, erprobt. Im Juni 1936 wurde das Flugzeug bei einer Außenlandung stark beschädigt. Die V3 wurde danach zerlegt und die Reparatur der Flugzeugzelle wurde von der Flugzeugwerft der Erprobungsstelle in Rechlin durchgeführt, während das beschädigte Leitwerk bei den Henschel Werken in Berlin-Schönefeld repariert wurde. Zusätzlich mußte auch der BMW 132A-Motor des Flugzeuges überholt werden. Im August 1936 stand die Henschel Hs 123 V3 wiederhergestgellt in Rechlin und wurde dort bis zum folgenden Monat erneut getestet. Anschließend wurde entschieden, daß die Maschine bei der Erprobungsstelle verbleiben sollte. Am 1. April des Jahres 1937 stürzte mit diesem Prototyp ein Testpilot aufgrund des Bruches der Baldachin-Streben und dem damit verbundenen Verlust der oberen Tragfläche, beim Abfangen des Flugzeuges tödlich ab. Manchen Berichten zufolge handelte es sich bei dem verunfallten Flugzeugführer um Heinz Wulf von der Fieseler Flugzeugbau GmbH in Kassel.

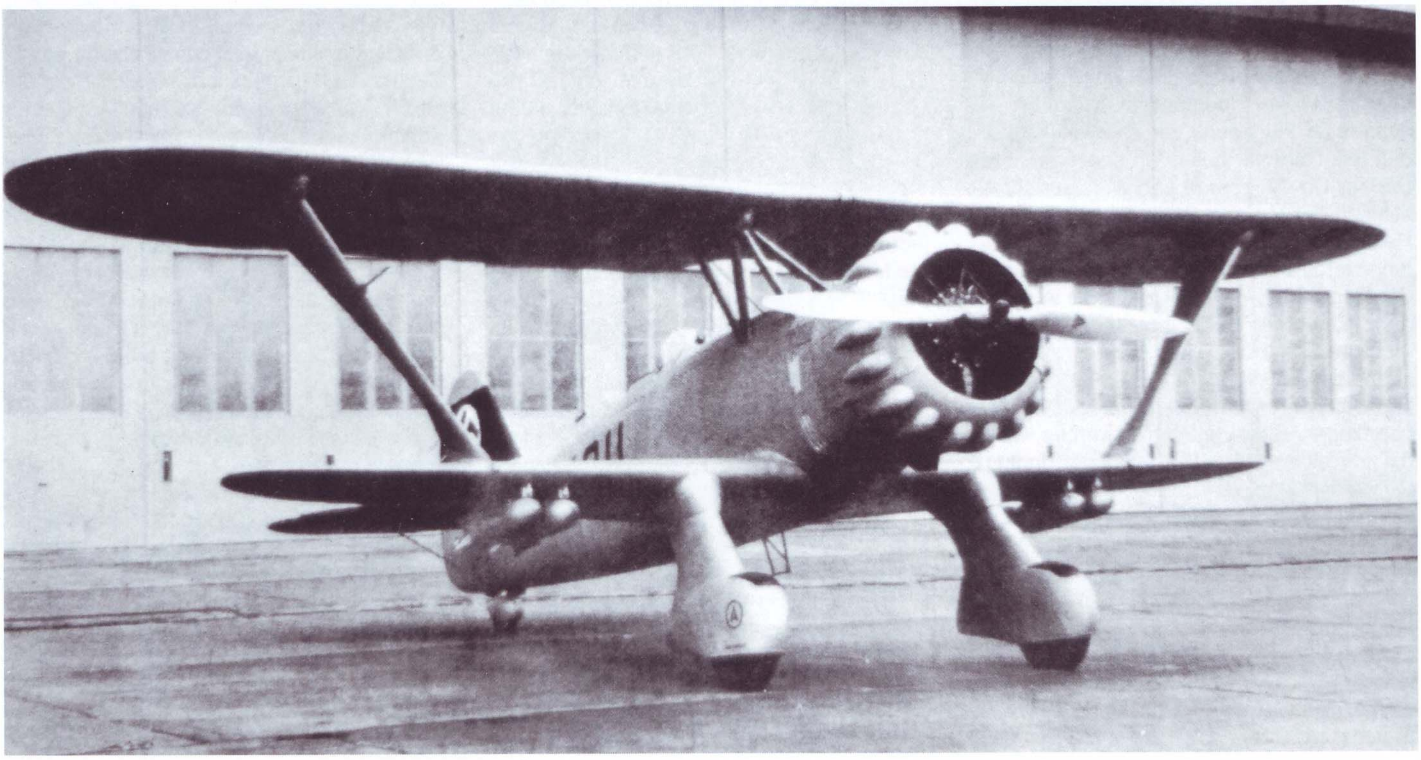
Henschel Hs 123 V4

Nachdem bei der E-Stelle die Erprobung der ersten V-Muster der Henschel Hs 123 befriedigend verlaufen waren, wurde im März 1935 vom RLM der Auftrag zur Vorbereitung der Serienreife dieses Flugzeugtyps erteilt. Als Musterflugzeug für die Henschel Hs 123A-0-Serie wurde der Prototyp V4 vorgesehen, der mit einem Sternmotor BMW 132A ausgerüstet war. Die Hs 123 V4 mit der Werknummer 0670 und der Zivilkennung D-IZXY wurde mit einer Verspätung von viereinhalb Monaten erst Mitte April 1936 flugklar gemeldet. Im folgenden Mai wurde die V4 in Schönefeld getestet und stand zwischen September und November desselben Jahres in Rechlin in Erprobung. Dabei wurde auch die So II-Anlage getestet. Diese Vorrichtung bestand aus zehn Bombenmagazinen (Elvemag 5 C 10), welche senkrecht im Flugzeugrumpf installiert waren und senkrecht aufgehängte SC 10-Splitterbomben aufnehmen konnten. Damals war man sich noch nicht darüber im klaren, ob dieses schwer zugängliche Bombenmagazin serienmäßig zum Einbau kommen sollte. Das Ergebnis dieser Tests befriedigten jedoch die Ansprüche des Technischen Amtes für eine wirksame Bekämpfung von Bodenzielen in keiner Weise. Schließlich entschloß man sich für die So III-Anlage mit ihren paarweisen 50 kg Bomben, aufgehängt unter der unteren Tragfläche. Nachdem die Erprobung der Henschel Hs 123 V4 bei der E-Stelle im September 1936 beendet war, wurde das Flugzeug einer Luftwaffen-Einheit übergeben. Nach dem Absturz der Hs 123 V3 aufgrund eines Strebenbruches am 1. April 1937 in Rechlin, erhielt die V4 vorsorglich ein überarbeitetes Tragflächenmittelstück mit einer verstärkten Montage der Baldachinstreben.

Henschel Hs 123 V5

Diese 16. Maschine der Hs 123A-1-Serienfertigung sollte ursprünglich versuchsweise mit einem 610 PS (448 kW) leistenden Junkers Jumo 210C-Reihenmotor ausgerüstet werden. Bald danach aber wurde überlegt, in das Flugzeug einen BMW 132F-Sternmotor mit 800 PS (588 kW) Leistung einzubauen. Die Entscheidung über den endgültigen Triebwerkseinbau zog sich schließlich bis Ende Juni 1936 hin, als das RLM entschied, die Henschel Hs 123 V5 mit der Werknummer 0769 und der Kennung D-INRA mit einem BMW 132G-Triebwerk auszustatten, das bei 2230 U/min. 830 PS (610 kW) leistete. Der gleiche Motortyp wurde gleichzeitig auch für die Hs 123 V6 vorgeschlagen. Im Juli 1936 wurde dann aber kurzfristig umdisponiert und in die V5 kam der noch leistungsfähigere BMW 132J-Motor zum Einbau, der aber erst im Januar 1937 angeliefert werden konnte. Dieses Triebwerk erbrachte bei 2550 U/min. eine Leistung von 910 PS (669 kW). Ergänzend erhielt die V5

Mit der Henschel Hs 123 V3 wurden zahlreiche Versuche mit 50 kg Bomben, angebracht an der unteren Tragfläche, durchgeführt.



Am 1. April 1937 stürzte die Henschel Hs 123 V3 aufgrund eines Bruches ihrer Baldachinstreben und dem damit verbundenen Verlust der oberen Tragfläche ab, wobei ihr Pilot ums Leben kam.

einen Ölkühler mit 4 m^2 großer Kühlfläche – anstelle des üblichen 1,3 m^2 großen Kühlers – sowie einen Junkers-Hamilton Dreiblatt-Verstellpropeller montiert, der eine Propellernabenverkleidung von 50 cm Durchmesser besaß. Bestehende Pläne, das Flugzeug auch mit einer Cockpithaube auszustatten, wurden aber nicht realisiert. Bis Ende Mai 1937 waren, bis auf einige Kleinigkeiten, die Arbeiten an der Hs 123 V5 abgeschlossen und es war beabsichtigt, das Flugzeug an dem vom 27. Juli bis 1. August 1937 stattfindenden „4. Internationalen Flugmeeting“ auf dem Militärflugplatz Dübendorf in der Schweiz teilnehmen zu lassen. Am 28. Mai 1937 erfolgte bei der Henschel Flugzeugwerke AG in Berlin-Schönefeld eine Besprechung zwischen Vertretern des Flugzeugwerkes und Dipl. Ing. Franke vom Kommando der Erprobungsstellen. Dabei wurde festgelegt, daß die Hs 123 V5 vom Testpiloten Dipl.Ing. Othmar Schürfeld von der E-Stelle in Rechlin, Abteilung E5, ab dem 20. Juli desselben Jahres über Leipzig, Augsburg und Friedrichshafen nach Dübendorf überstellt werden sollte. An diesem „4. Internationalen Flugmeeting“ nahmen insgesamt 34 Flugzeuge verschiedener Nationen teil. Darunter befanden sich neben der Dornier Do 17 V8 und sechs Vorserienmaschinen der Messerschmitt Bf 109 auch die Henschel Hs 123 V5. Teil dieser Veranstaltung war auch ein internationaler Steig- und Gleitflugwettbewerb, bei dem die Aufgabe der Teilnehmer darin bestand, schnellstmöglich eine Höhe von 3000 m zu erreichen, danach im Sturzflug in Bodennähe zurückzukehren und dort die Ziellinie zu überfliegen. Sieger dieses Bewerbes wurde die mit einem 730 PS leistenden Junkers Jumo 210G ausgerüstete und von Carl Francke geflogene Messerschmitt Bf 109 V7 mit der Kennung D-IJHA, gefolgt von der Henschel Hs 123 V5 mit Othmar Schürfeld im Cockpit. Bemerkenswert war dabei, daß der Doppeldecker Hs 123 V5 auf ihrem zweiten Platz mit zwei Minuten 23 Sekunden nur um 17,3 Sekunden langsamer war als die schnittigere Bf 109 V7. Nach ihrem Einsatz in Dübendorf, der inklusive der Arbeiten an dem Ersatzflugzeug Henschel Hs 123 V6 etwa 116.000,– Reichsmark gekostet hatte, war man sich eine Zeit lang über die weitere Verwendung der Hs 123 V5 im Unklaren. Schließlich wies das RLM die Henschel Werke im August 1937 an, den Prototypen zur Erprobung des BMW 132K-Motors zu verwenden. Mit etwa einem Monat Verspätung, am 23. Oktober 1937, erhielten die Henschel Werke von den Bayerischen Motorenwerken das erste BMW 132K V 109-Triebwerk mit der Seriennummer 55053 geliefert, welches noch im selben Monat in die Hs 123 V5 eingebaut wurde. Der BMW 132K-Motor war eine Weiterentwicklung des BMW 132F und unterschied sich von diesem durch eine geänderte Übersetzung, eine höhere Startleistung von 960 PS (706 kW) bei 2550 U/min. und einer Zusatz-Einspritzung für Methylalkohol. Als Treibstoff wurde der Sonderkraftstoff C 2 verwendet. Nach weiteren Verzögerungen wurde die V5 erst Anfang Januar 1938 nach Rechlin überstellt und dort bis zum folgenden Monat erprobt. Aufgrund der befriedigen Testergebnisse kam die Hs 123 V5 bereits im Februar 1938 von Rechlin wieder nach Berlin-Schönefeld zurück, wo das Flugzeug anschließend bei den Henschel Werken zur Übergabe an die Luftwaffe vorbereitet wurde. Im folgenden März mußte jedoch, aufgrund eines größeren Defektes, der Motor getauscht werden. Diese Arbeiten dauerten bis zum Mai 1938, und nach deren Abschluß wurde die V5 im selben Monat nochmals zur Erprobungsstelle überstellt. Nach einer neuerlichen Testreihe in Rechlin konnte die Henschel Hs 123 V5 schließlich am 12. Januar 1939 endlich der Luftwaffe übergeben werden.

Henschel Hs 123 V6

Die Henschel Hs 123 V6 mit der Werknummer 0797 war eigentlich die 17. Serienmaschine der Baureihe Hs 123A-1 und sollte, wie die Hs 123 V5 ursprünglich mit einem Junkers Jumo 210C- und danach mit einem BMW 132F-Motor ausgerüstet werden. Aber genau so wie bei der V5 entschied das RLM im Juni 1936, die V6 mit einem BMW 132K-Triebwerk mit Zusatzeinspritzung zu erproben. Durch immer wieder eintretende Verzögerungen in der Lieferung des BMW-Motors verschob sich der Flugklar-Termin der Hs 123 V6 bis ins Frühjahr 1937. Im März wurde der Werksleitung von Henschel mitgeteilt, daß die V6 ihre Flugerprobung von Anfang an auch mit geänderten Querrudern aufnehmen solle. Daraufhin wurde in Berlin-Schönefeld sofort mit den Arbeiten an dieser neuen Aufgabenstellung begonnen. Kurz danach traf schließlich auch das BMW 132J-Triebwerk bei Henschel ein. Der BMW 132J-Sternmotor bedingte auch hier den Einbau eines Dreiblatt-Verstellpropellers von VDM. Nun wurde aber die Zeit langsam knapp, denn man wollte das Flugzeug bis spätestens Ende Mai 1937 fertigstellen und die Maschine danach im folgenden Juni einem umfangreichen Erprobungsprogramm in Rechlin unterziehen. Das Endziel war, die V6 als Ersatzmaschine für die Henschel Hs 123 V5, welche vom 27. Juli bis zum 1. August 1937 an dem „4. Internationalen Flugmeeting“ in Dübendorf teilnehmen sollte, bereitzustellen. Am 20. Juli 1937 hob die Hs 123 V6 mit der Kennung D-IHDI vom Werksflugplatz der Henschel AG ab und flog über Augsburg nach Friedrichshafen, wo das Flugzeug als Ersatzmaschine für die Hs 123 V5 vorübergehend stationiert wurde. Ab dem 6. August desselben Jahres wurde die V6 für Triebwerksversuche an BMW in München-Allach abgegeben und einige Zeit später kam das Flugzeug für weitere Tests nach Rechlin, wo die Maschine unter anderem auch für Abwurftests und Sturzflugversuche, so zum Beispiel am 8. August 1938, verwendet wurde. Etwa zu dieser Zeit wurde die V6 auch mit einer Kabinenhaube versehen. Bei diesen Sturzflugversuchen wurden auch verschiedene Bombenkonfigurationen getestet. So wurde zum Beispiel der Rumpftank vergrößert und anstelle des Zusatztanks konnte die V6 an diesem Aufhängepunkt wahlweise auch eine 500 kg-Bombe mitführen. Als weitere Zuladungsvarianten wurde der Prototyp mit der So III-Anlage versehen, bei der er acht 50 kg-Bomben, oder vier 50 kg-Bomben unter der unteren Tragfläche plus eine 250 kg-Bombe unter dem Rumpf mitführen konnte. Weiters wurden bei der Hs 123 V6 versuchsweise am Unterflügel zwei MG 17 mit je 500 Schuß Munition montiert. In diesen Wochen stand die Henschel Hs 123 V6, die auch als Musterflugzeug für die Henschel Hs 123C-Serie dienen sollte, bei der E-Stelle in Rechlin teilweise auch zeitgleich mit einer Arado Ar 68, einer Dornier Do 17 und einer Junkers Ju 86 in Erprobung. Die Versuche mit der V6 wurden schließlich im Januar 1939 beendet.

Henschel Hs 123 V7

Im November 1936 verlangte das RLM den Bau eines siebenten Hs 123-Prototypen als Erprobungsträger für den BMW 132K-Sternmotor mit Dreiblatt-Propeller. Bei allen Hs 123 mit Dreiblatt-Luftschrauben durfte beim Schießen mit den beiden in der Motorhaube eingebauten Maschinengewehren eine Mindest-Motordrehzahl von 1200 U/min. nicht unterschritten werden, da sonst die Synchronisation der beiden MG 17 versagte.

Auf Wunsch des RLM sollte die Henschel Hs 123 V7 – dieses Flugzeug mit der Werknummer 0985 wurde der Serienfertigung der Hs 123A-1-Reihe entnommen – einen größeren, inneren Treibstoffbehälter erhalten und damit auch über eine gesteigerte Reichweite verfügen. Auch konnte dadurch auf den 130 Liter-Zusatztank unter dem Rumpf verzichtet und dafür die Möglichkeit geschaffen werden, eine 250 kg schwere Abwurflast an dieser Stelle mitzuführen. Die Anlieferung des BMW 132J-Motors verzögerte sich aber durch das Auftreten technischer Probleme bei den Bayerischen Motoren Werken immer wieder. Diese inhärenten Verzögerungen und die Tatsache, daß man bei den Henschel Werken in diesen Wochen vordringlich mit der Entwicklung der zweimotorigen Schnellbomber Henschel Hs 124 und Henschel Hs 127 beschäftigt war, ließen die Arbeiten an der Hs 123 V7 nur mit untergeordneter Priorität vonstatten gehen. Erst ab dem Januar 1937 – die beiden Schnellbomber-Prototypen Henschel Hs 124 und Hs 127 hatten sich inzwischen ihrem Konkurrenzmuster Junkers Ju 88 als unterlegen gezeigt – liefen die Arbeiten an der Henschel Hs 123 V7 in vollem Umfang an. Wie schon bei der Hs 123 V6 war geplant, auch bei der V7 zwei Unterflügel-MG's einzubauen. Am 26. Oktober 1937 lieferten die Bayerischen Motoren Werke schließlich einen BMW 132J-Motor zum Einbau in die Hs 123 V7, welche die Kennung D-IHBO erhielt, nach Berlin-Schönefeld. Nach Rollversuchen flog diese Maschine dann erstmals im November 1937. Im Frühsommer 1938 wurde der leistungsfähigere BMW 132K V 110-Sternmotor mit der Seriennummer 55054 in die V7 eingebaut und in der zweiten Junihälfte desselben Jahres kam das Flugzeug zur Erprobungsstelle nach Rechlin. Neben einer Dauererprobung wurden auch verschiedene Sturzflüge durchgeführt, wobei mehrmals auch Testpilot Reck von der Abteilung E3 der E-Stelle am Steuer saß. Am 5. September 1938 waren die Tests mit der Hs 123 V7 schließlich beendet und das Flugzeug wurde von der Luftwaffe übernommen.

Henschel Hs 123 V8

Nach dem Überschlag der mit dem Wright Cyclone GR-1820-F 52 ausgerüsteten Henschel Hs 123 V2 erhielt die Henschel Flugzeugwerke AG im November 1936 vom RLM den Auftrag, das Flugzeug mit der Werksnummer 0266 als Vorläufer der Henschel Hs 123A-1-Serie bis Ende April 1937 wieder aufzubauen. Aus diesem Grund wurde bei dem nun als V8 bezeichneten Prototyp kein Versuchstriebwerk eingebaut, sondern ein aus der Serienfertigung stammender BMW 132A-3 Motor. Auch erhielt die V8 anstelle der glatten NACA-Haube der V2 eine Standardmotorhaube, welche die typischen Beulen über den Zylindern besaß, sowie die Zivilkennung D-IUPO. Die Kosten für diesen Wiederaufbau beliefen sich auf RM 12.458,–. Im August 1937 wurde die V8 dann offiziell an die Luftwaffe übergeben und dem Luftzeugamt in Kölleda überstellt.

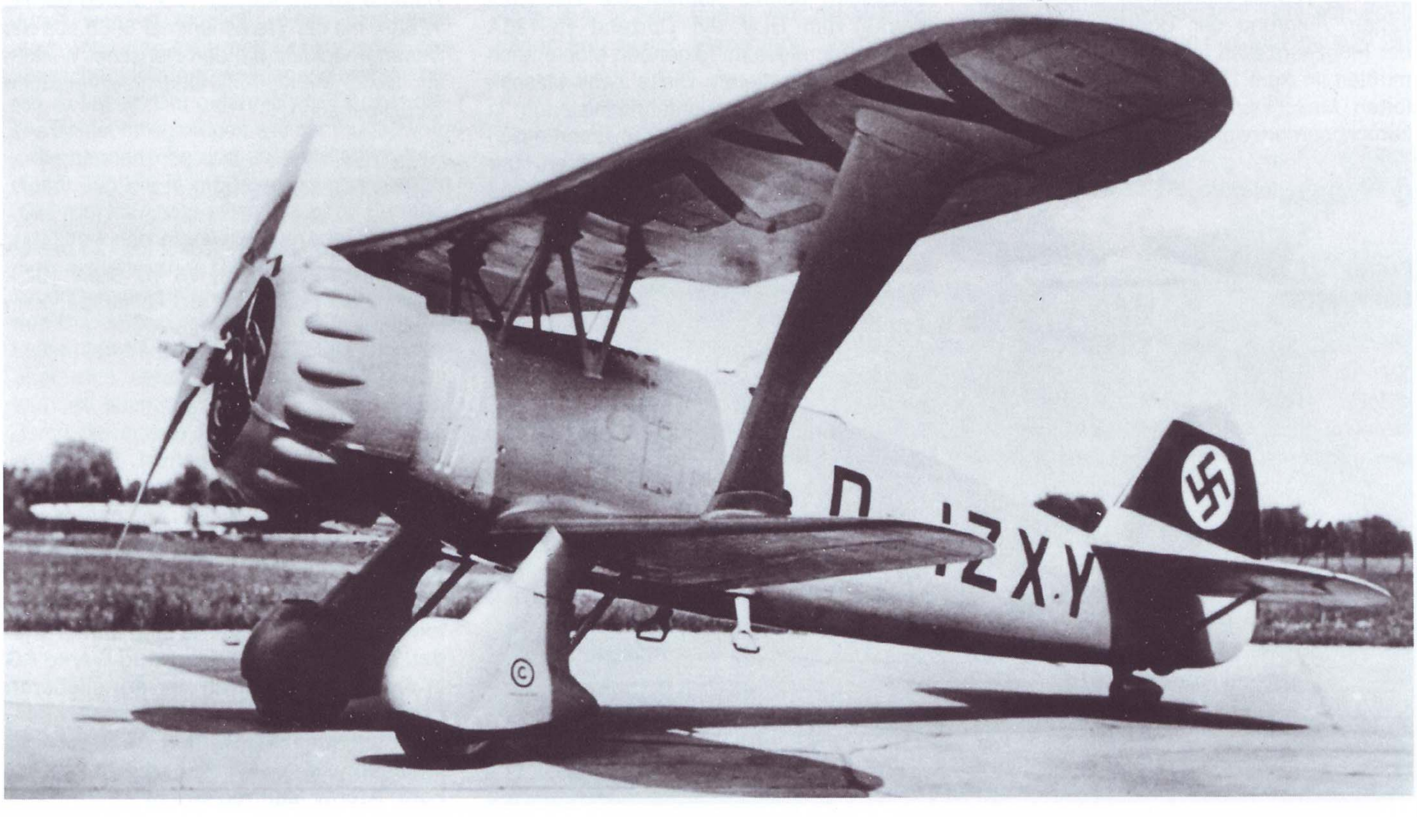
Henschel Hs 123A-0

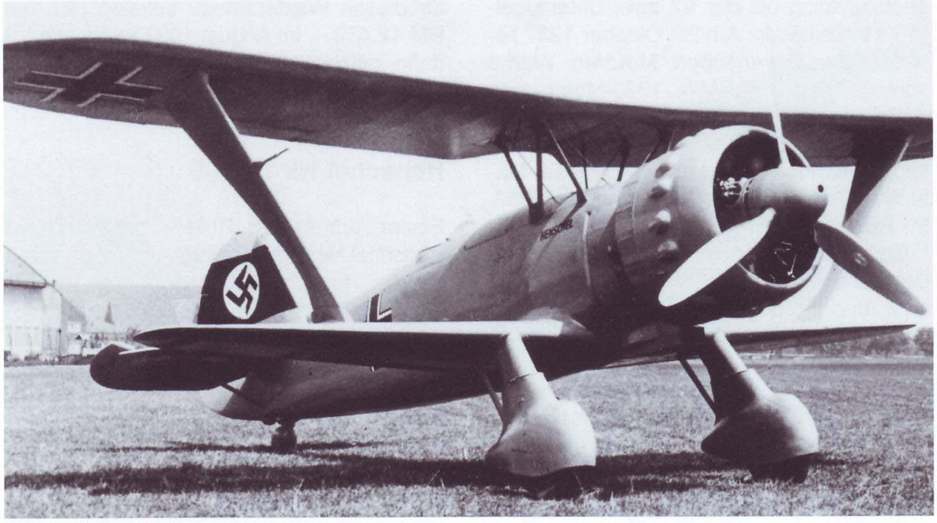
Einem Auftrag des RLM – basierend auf Henschel Hs 123 V4 – folgend, begann man bei der Henschel Flugzeug Werke AG ab März 1935 mit den Arbeiten an der A-0-Serie der Henschel Hs 123. Die Beschaffungsfreigabe für diese Serie erfolgte am 22. Juni 1935. Insgesamt wurden 16 Exemplare der Henschel Hs 123A-0 mit den Werknummern 0628 bis 0635 und 0788 bis 0795 hergestellt, die zwischen Juli 1936 und Januar 1937 in Berlin-Schönefeld fertiggestellt wurden. Auf Weisung des Reichsluftfahrtministeriums war ab August 1937 mit der Truppenerprobung der Hs 123A-0-Serie zu beginnen und diese bis zum Dezember desselben Jahres abzuschließen.

Henschel Hs 123A und Hs 123B

Die Serienproduktion der Henschel Hs 123A-1 lief im Januar 1936 an und im folgenden September wurden die ersten Maschinen dieses Typs ausgeliefert, wobei durch wiederholte Verzögerungen von Materiallieferungen bis zum 30. November 1936 erst sechs Hs 123A-1 fertiggestellt worden waren. Da es den Henschel Werken

Der vierte Prototyp wurde zum Musterflugzeug für die Henschel Hs 123A-0-Serie, von der 16 Exemplare gebaut wurden.





Die Henschel Hs 123 V5 erhielt einen 910 PS leistenden BMW 132J-Motor eingebaut, welcher einen Junkers-Hamilton Dreiblatt-Verstellpropeller antrieb. Bei einem Steig- und Gleitflugwettbewerb anläßlich des „4. Internationalen Flugmeetings“ vom 27. Juli bis 1. August 1937 auf dem Militärflugplatz Dübendorf in der Schweiz belegte die Henschel Hs 123 V5 hinter der Messerschmitt Bf 109 V7 den zweiten Platz und erwies sich dabei nur als um 17,3 Sekunden langsamer als das Jagdflugzeug.
Foto: Archiv Harold Thiele

im nachfolgenden Dezember aber gelang, 15 weitere Maschinen fertigzustellen, war bis zum Jahresende der Produktionsrückstand der letzten Monate ausgeglichen.

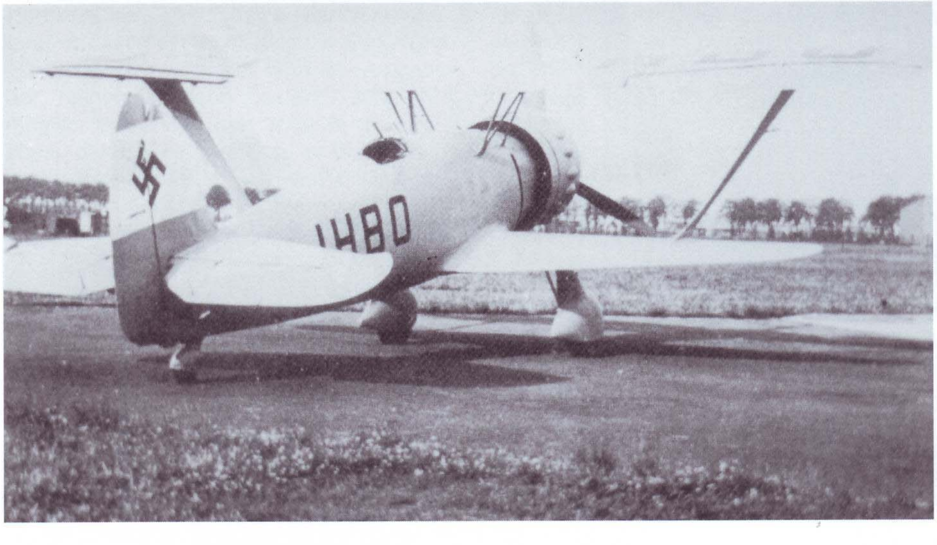
Die Serienfertigung erfolgte, außer bei der Henschel Flugzeugwerke AG in Berlin-Schönefeld, zwischen August 1936 und April 1937 auch beim Lizenznehmer AGO Flugzeugwerke GmbH in Oschersleben. Im weiteren Verlauf der Produktion wurden die Henschel Hs 123 der A- und B-Serie mit zusätzlicher Panzerung und einer Kopfstütze für den Piloten hergestellt. Die abgenommenen Fahrwerksverkleidungen der Hs 123, wie sie ab der ersten Schlammperiode während des Rußland-Feldzuges gebräuchlich wurden, waren ausnahmslos Frontumbauten.

Laut Lieferplan waren insgesamt 190 Henschel Hs 123 als Sturzkampfbomber vorgesehen. Aufgrund der Überbeanspruchung der Flugzeugzellen während der Sturzflüge mußten im April 1937 alle bereits ausgelieferten Maschinen nach Berlin-Schönefeld zurückbeordert werden. Dort wurden diese Flugzeuge dann gemeinsam mit den noch nicht ausgelieferten Hs 123A-1 entsprechend verstärkt. Zwischen dem 30. April und dem 20. Juni 1937 wurden im Rahmen der Propagandaausstellung „Gebt mir vier Jahre Zeit“ vier Henschel Hs 123A-1 als Produkte modernen deutschen Flugzeugbaus der Öffentlichkeit vorgestellt. Im August desselben Jahres wurde die Hs 123A-1 mit der Werknummer 0973 kurz vor ihrer Auslieferung an die Luftwaffe beschädigt und mußte zur Reparatur wieder zurück ins Werk. Während an dem „4. Internationalen Flugmeeting“ in Dübendorf nur der Hs 123-Prototyp V5 teilnahm und die V6 als Reservemaschine bereitgehalten wurde, stellte die Henschel Flugzeug Werke AG anläßlich der vom 2. bis 17. Oktober 1937 in Mailand durchgeführten „2. Internationalen Luftschifffahrt Ausstellung“ eine Henschel Hs 123A-1 der Serienproduktion aus. Im November desselben Jahres kauften die Henschel Werke vom RLM ein Dutzend Hs 123A zurück, um diese im folgenden Monat nach China zu exportieren. Diese zwölf Maschinen hatte das Reichsluftfahrtministerium in der ersten Jahreshälfte 1937 ursprünglich der Arma de Aeronáutica angeboten. Der portugiesische Ministerpräsident Antonio de Oliveira Salazar entschied sich dann aber aus politischen Gründen für die Beschaffung der italienischen Breda Ba.65 – siehe das Kapitel „Unter fremder Flagge“.

Außer den sieben Prototypen (die V2 und die V8 waren ja dieselbe Maschine) der Henschel Hs 123 wurden auch noch einige Serienflugzeuge zu Erprobungszwecken herangezogen. So wurde zum Beispiel die Henschel Hs 123A-1 mit der Werknummer 0788 ab dem 1. Oktober 1936 zur Sturzflugerprobung eingesetzt und zwischen dem 28. Januar 1937 und dem 8. Oktober 1937 auch versuchsweise mit dem BMW 132J V 55-Sternmotor (Seriennummer 55042) ausgerüstet. Die Henschel Hs 123A-1 mit der Werksnummer 0789 diente ebenfalls als Erprobungsträger für einen BMW 132J-Sternmotor. Außerdem standen ab etwa Ende 1936 die beiden Henschel Hs 123 mit den Werksnummern 0819 und 2247 bei der E-Stelle in Rechlin als Sturzbomber im Einsatz. Während dieser Erprobungen stürzten beide Maschinen am 16. Januar 1937 aufgrund des Bruches ihrer vorderen Profildrähte ab. Im August 1937 wurde die Hs 123A-1 mit der Werksnummer 0958 aus der Serienproduktion bei den Henschel Werken in Schönefeld für Querruderversuche zurückbehalten.

Henschel Hs 123C

Diese Version der Henschel Hs 123 basierte auf dem Prototypen V6 mit BMW 132J-Sternmotor und einer Cockpithaube, kam jedoch nicht in Serienfertigung.



Die Henschel Hs 123 V7 erhielt anfangs einen BMW 132J- Sternmotor und im Frühsommer 1938 das BMW 132K V 110-Triebwerk montiert. Der Bau des siebenten Prototyps verzögerte sich immer wieder, da die Henschel Flugzeug Werke AG in diesen Monaten mit der dringlicheren Entwicklung der zweimotorigen Schnellbomber Henschel Hs 124 und Hs 127 beschäftigt waren.
Foto: Archiv Manfred Griehl

Technische Beschreibung

Trotz ihrer veralteten Bauweise und ihres schwachen Motors, der ihre niedrige Geschwindigkeit und geringe Zuladung bedingte, war die Henschel Hs 123 trotzdem bei der Mehrheit ihrer Piloten überraschend beliebt. Nach den erst Kriegsjahren war das Vertrauen in dieses Flugzeug bereits so groß, daß sich als einmaliges Kuriosum in der Luftwaffe, Anfang 1944 eine Anzahl von Schlachtfliegern von den modernen Focke Wulf Fw 190 weg zu den alten Henschel Hs 123 meldeten.

Das Geheimnis der Beliebtheit dieses Henschel-Doppeldeckers lag wahrscheinlich vor allem in der außergewöhnlichen Robustheit seiner Zelle, die nicht nur die brutalste Behandlung in der Luft und am Boden verzieh, sondern sich auch durch große Beschußunempfindlichkeit auszeichnete. Diese Unempfindlichkeit der Hs 123 beruhte zum Teil auch darauf, daß bei diesem Flugzeug weitgehend auf hydraulische und elektrische Betätigung der Steuerelemente verzichtet wurde, deren Beschädigungen oder Defekte bei den moderneren Typen der Luftwaffe oftmals ihr Ende bedeutete. Die Henschel Hs 123 besaß zusätzlich zu ihrem ausgereiften Motor auch hervorragende Flugeigenschaften und erwies sich als außergewöhnlich wendig. So war das Flugzeug zum Beispiel auch bei einem Fluggewicht von 2350 kg noch voll kunstflugtauglich. Durch diese große Wendigkeit, gepaart mit ihrer geringen Geschwindigkeit, fielen im Verlauf ihrer Einsatzgeschichte nur wenige Hs 123 feindlichen Jagdflugzeugen zum Opfer. Auch die einfach zu bewerkstelligende Wartung war unter den oftmals schwierigen Frontbedingungen ein großer Vorteil. Dadurch war es möglich, diese Flugzeuge auch unter den extremen Bedingungen des russischen Winters weitgehend einsatzbereit zu halten. Der gefährlichste Gegner dieses Schlachtflugzeuges war die Flugabwehr – die gegnerische und auch die eigene! Da dieser Typ nie in größeren Stückzahlen an die Front kam, war er an manchen Frontabschnitten den eigenen Fla-Kanonieren oftmals nicht bekannt. Da diese in diesem relativ unbekannten und antiquiert aussehenden Doppeldecker nicht an erster Stelle ein Luftwaffen-Flugzeug vermuteten, sondern eher eine veraltete, feindliche Maschine, kam es auch zu Abschüssen der Hs 123 durch die eigene Flak, was heutzutage so elegant mit „friendly fire" umschrieben wird.

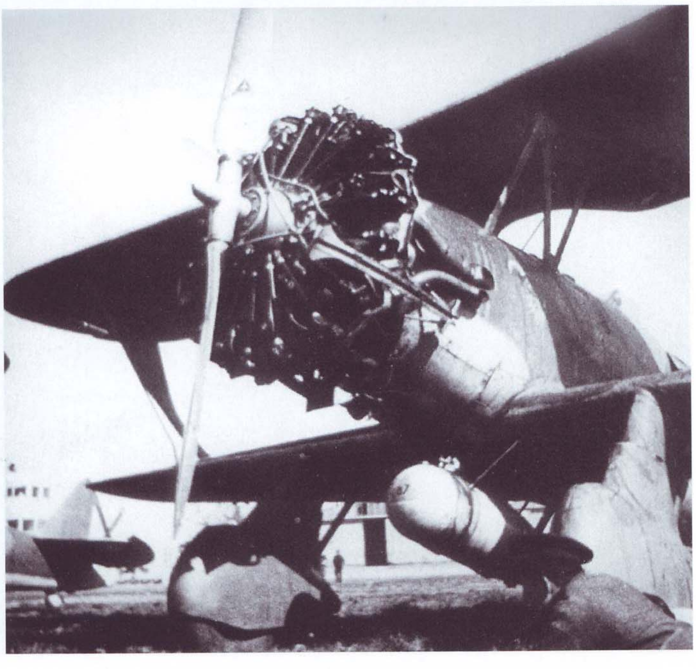
Die Henschel Hs 123 war ein einsitziger, unverspannter Eineinhalbdecker, der in Ganzmetallbauweise ausgeführt war und durch einen BMW 132A 9 Zylinder-Sternmotor angetrieben wurde. Die Baureihen A und B waren optisch kaum zu unterscheiden, da sie nur in der Tragflächenbeplankung, den Querrudern, ihren Spaltabdeckungen, sowie in deren Ausschlägen, Lagerungen und Abtrieben differierten. Das Abnahmeschild mit der Musterbezeichnung jeder Maschine war auf der linken Seite ihres Rumpfes angebracht. Die Henschel Hs 123 war für die Verwendungsgruppe H bestimmt und entsprach mit ihrem normalen Fluggewicht von 2175 kg den Anforderungen an die Beanspruchungsgruppe 5.

Antrieb

Der 9-Zylinder-Sternmotor BMW 132A (auch als Bramo 132 bezeichnet) war mit dem Rumpf der Henschel Hs 123 durch das Triebwerksgerüst vor dem Spant Nr. 1, der gleichzeitig auch das Brandschott war, verbunden. Der Motor konnte nach der Abnahme der dreiteiligen Motorhaube, dem Lösen aller Durchführungen durch das Brandschott und dem anschließenden Aufschrauben von vier Anschlußbolzen in relativ kurzer Zeit ausgetauscht werden, was unter den meist schwierigen Frontbedingungen ein großer Vorteil war.

Die Erzeugung des Kraftstoff-Luftgemisches besorgte ein Pallas-Stromberg-Vergaser des Typs NAY-9A. Die Gemisch-Vorwärmung erfolgte durch die, vor ihrem Eintritt in den Vergaser vorgewärmte Frischluft und zusätzlich auch noch mit Hilfe einer Gemisch-Heizeinrichtung. Durch die Abzweigung der Abgase der beiden Zylinder 5 und 6 wurde die Ansaugluft in einem speziellen Luft-Vorwärmer erwärmt, was bei extremer Kälte von großem Vorteil war. Als Wärmeträger bei dieser Vorrichtung wurde das Rücklauföl verwendet. Um allen neun Zylindern des Motors ein gleichmäßiges Benzin-Luftgemisch zuführen zu können, war als Gemischlader ein Kreiselgebläse eingebaut, dessen Antrieb vom hinteren Ende der Kurbelwelle aus über eine Federkupplung mit Stirnrädern und einer Zwischenvorlegewelle erfolgte. Der Ladedruck betrug in etwa 1,30 kg/cm². Der BMW 132A-Motor war für Treibstoff mit 87 Oktan ausgelegt und wurde von einer Kraftstoff-Doppelpumpe Ehrich & Graetz ZD 350 mit einem Förderdruck von 0,25 kg/cm² versorgt. Die Druckschmierung des Motors wurde im Trockensumpf-Verfahren durchgeführt. Die Schmierstoffmenge der Hs 123 betrug 40 Liter und der mittlere Schmierstoffdruck 6,4 kg/cm². Neben der Magnet-Doppelzündung (zwei Bosch Magnetzünder GE 9-BRS) konnte der BMW-Sternmotor auch mit einer Batteriezündung, welche durch die Starterbetätigung zugleich mit dem Schwungkraftanlasser (Bosch Schwungkraft-Anlasser Serie SKH 375/10 000 A R 1) von Hand aus eingekuppelt wurde, gestartet werden. Der Sternmotor trieb auch einen mit Muttern befestigten Bosch Generator des Typs LJ 600/24 AI 10 an, der bei 24 Volt Spannung eine Leistung von 600 Watt für das Bordnetz erzeugte. Dieses Bordnetz versorgte die Kennlichter des Flugzeuges, Hand- und Gerätebrettlampen, die Anlaß- und Zündanlage, die Heizbekleidung des Flugzeugführers, die Staurohrbeheizung, das Reflexvisier, das Funkgerät und eventuelle Sonderausrüstungen – wie das elektrische Zündsystem der Bomben – mit Strom.

Das Triebwerk wurde von einer inneren Verkleidung und einer Ringhaube umschlossen. Dazwischen befand sich ein Spalt, durch den die Kühlluft des Motors nach hin-



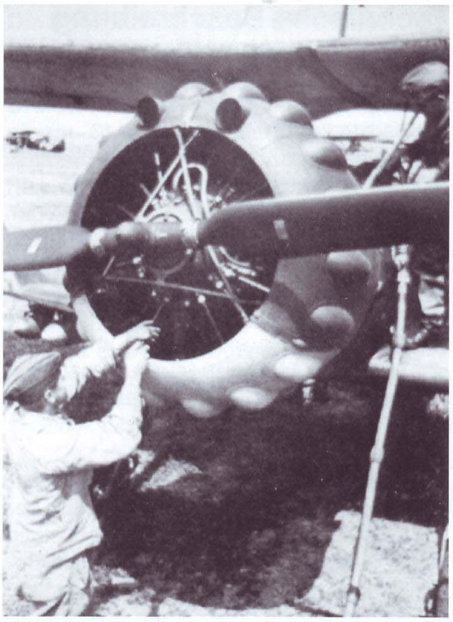
Der BMW 132A-Sternmotor, der auch die Henschel Hs 123 antrieb, war eine auf das metrische System umkonstruierte Lizenzversion des amerikanischen Pratt & Whitney Hornet-Triebwerkes.

ten austreten konnte. Die innere Verkleidung bestand aus zwei festen Seitenblechen und vier weiteren, abnehmbaren und durch Schnellverschlüsse befestigten Blechen. Die beiden festen Seitenbleche waren hinten an einem Stahlrohrring und vorne am Motortrageringe angeschraubt. Die äußere Ringverkleidung bildete eine dreiteilige Haube, von denen – in Längsrichtung gesehen – ein Stoß oben in der Mitte und die beiden anderen Blechstösse 120° seitlich lagen. Während der Aufbau der oberen beiden Haubendrittel gleich war, verfügte das untere Blech im Bereich des Luftvorwärmers und des Ansaugschachtes über eine Wanne. Diese dreiteilige Ringhaube war an einem Verkleidungsgerüst befestigt, welches an der Motornase, an den Zylinderköpfen und am Motortragering angeschraubt war. Zur Verbesserung der Pilotensicht wurde der Motorhaubendurchmesser kleiner gehalten, als der Größtdurchmesser des BMW 132-Motors. Deshalb war die Ringhaube im Bereich der Kipphebelschutzkappen nach außen ausgebeult. Diese 18 Beulen waren von außen aufgenietet. Die Auspuffgase des BMW 132A wurden durch einen vierteiligen Auspuffsammler mit links und rechts je zwei Endrohren zwischen der inneren und äußeren Triebwerksverkleidung ins Freie geleitet. Abgesehen von den Zylindern 5 und 6, welche zum Luft-Vorwärmer führen, waren alle anderen sieben Zylinder direkt an den Auspuffsammler angeschlossen. Die Entlüftung des Motorgehäuses erfolgte durch drei Leitungen, die in ein Sammelrohr mündeten, welches hinter dem Motor nach unten ins Freie führte.

Der Rumpf der Henschel Hs 123 wurde weitgehend aus plattierten Duralblechen gefertigt.
Die obere Tragfläche der Henschel Hs 123 war zweigeteilt, in der Mitte verschraubt und durch Streben mit dem Rumpf verbunden. Die beiden Stiele zwischen den Tragflächen bestanden aus Duralblech.

Zur besseren Sicht des Piloten wurde der Durchmesser der Motorverkleidung möglichst klein gehalten. Deshalb mußte im Bereich der Kipphebelschutzkappen der Motorzylinder die Ringhaube ausgebeult werden, was der Henschel Hs 123 ihr typisches Aussehen verlieh. Die Serienmaschinen der Henschel Hs 123 waren alle mit zweiblättrigen Junkers-Luftschrauben des Typs Ju Pak Hornet ausgerüstet.

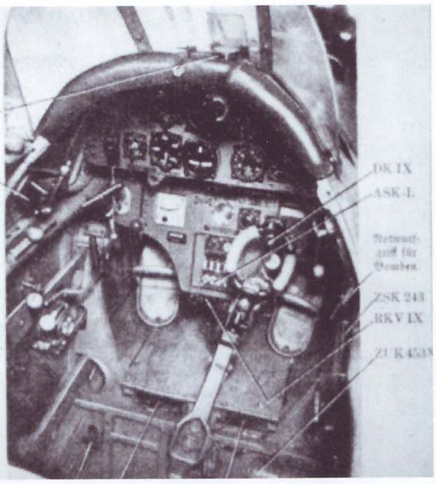
Abgesehen von einigen Prototypen waren alle Henschel Hs 123 Serienmaschinen mit rechtsdrehenden, zweiblättrigen Junkers-Luftschrauben des Typs Ju Pak Hornet ausgerüstet, die einen Durchmesser von 3,10 m aufwiesen. Die Propellerblätter waren aus Dural gefertigt und mit einem Schutzüberzug gegen mechanische und chemische Einflüsse versehen. Die Steigung dieser Luftschrauben war am Boden, nach dem Lösen der Ringmuttern, in geringem Umfang verstellbar. (Die „Steigung" einer Luftschraube beschreibt jenen Weg, um den sich der Propeller bei einer einzigen 360° Drehung nach vorne bewegt). Eine Teilskala an den Nabenenden und je ein Teilstrich auf den beiden Blattschäften erlaubten die Einstellung der gleichen Steigung für beide Propellerblätter.



Rumpf

Der Ganzmetallrumpf der Henschel Hs 123 bestand weitgehend aus plattierten Duralblech. (Dural ist eine Aluminiumlegierung von besonders geringem Gewicht und großer Festigkeit). Der Rumpf der Hs 123 besaß einen ovalen Querschnitt von maximal 1490 mm Höhe sowie, am Brandschott, von 1055 mm Breite. Der Rumpf war in Schalenbauweise mit glatter, tragender Außenhaut ausgeführt, welche mittels Senknieten mit den Spanten verbunden war. Beidseitig der Beplankung waren rechteckige Klappen eingelassen, die den Zugang zu den Munitionsbehältern der beiden Maschinengewehre erlaubten. Die Rumpflänge betrug vom Anschlußbolzen für das Triebwerksgerüst bis zur Drehachse des Seitenruders insgesamt 6145 mm. Der Rumpf bestand aus zehn Haupt- und fünf Hilfsspanten, einem Brandschott, vier Längshol-

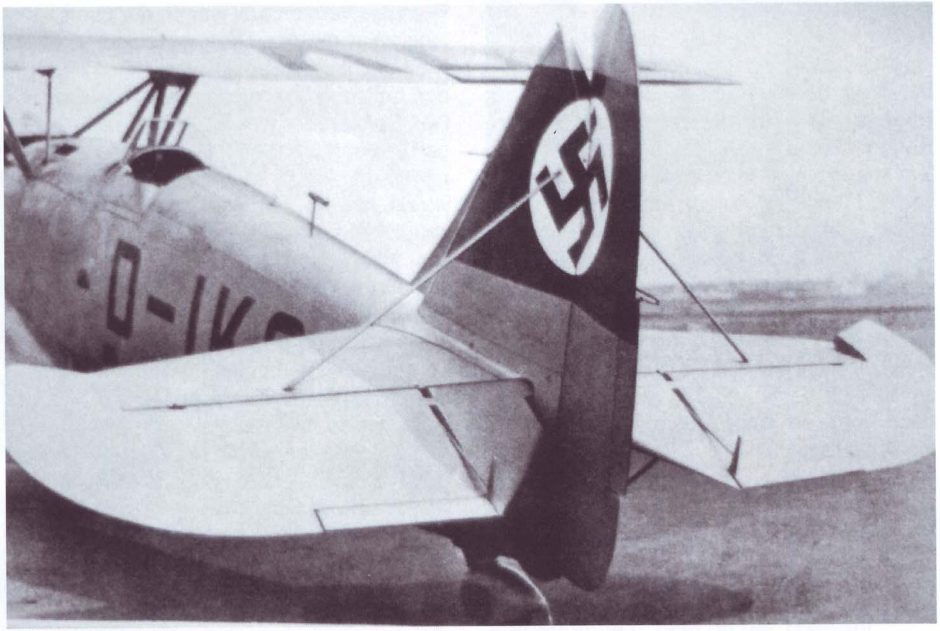
men, Rumpfauskreuzungen zwischen den Knotenpunkten der Spanten 1 und 2, einem Behälterraumschutz, Zwischenwänden, der Beplankung sowie den Klappen und Handlochdeckel derselben. Die Klappen und Handlochdeckel wurden durch Schnellverschlüsse und Gelenkbänder gehalten, wobei die gefederten Handlochdeckel beim Eindrücken des Verschlußknopfes nach außen aufsprangen. An die vollwandigen Spanten Nr. 1 und Nr. 2 schlossen der Motor, der Unterflügel mit dem Fahrgestell, sowie das Baldachingerüst mit dem Oberflügel an. Das Baldachingerüst bestand auf jeder Seite aus drei einzelnen Stahlstreben mit tropfenförmigem Querschnitt, die zur Flugzeugmitte hin symmetrisch als N-Stiele angeordnet waren und von einer V-förmigen Verspannung ergänzt wurden. Zwischen den beiden Spanten 1 und 2 befand sich der Raum für den 270 Liter fassenden Treibstofftank und vor dem Brandschott bzw. dem Spant Nr. 1 saß der Schmierstoffbehälter mit einem Volumen von 48,7 Liter. Darunter war ein Schmierstoffkühler mit 2,7 Liter Inhalt montiert. Vor dem Spant Nr. 3 war die Munition der beiden MG 17 untergebracht, danach folgte der Raum für das Funkgerät und dahinter, zwischen den Spanten 4 und 5, war das Cockpit etabliert. Die nur vom Boden aus einstellbare FT-Anlage, ein Kurzwellen-Bordfunkgerät FuG VII, diente zur Verständigung des Flugzeugführers mit den anderen Maschinen seines Verbandes und mit der Bodenstation. Der Sender und der Empfänger dieses Funkgerätes war gemeinsam mit einem Umformer und einem Bordstromspeicher vor dem Cockpit, zwischen den Spanten 2a und 3 untergebracht. Weitere Teile der Funkanlage befanden sich im Flugzeugführerraum. Im Anschluß an das Cockpit folgte ein Stauraum, der auf der linken Seite durch eine rechteckige Klappe zugänglich war. Die ebenfalls vollwandigen Spanten 9 und 10 im Heck des Rumpfes trugen das Leitwerk und das Spornrad. Der Aufstieg in die Flugzeugführerkanzel der Henschel Hs 123 erfolgte mittels zweier beidseitig des Rumpfes, unterhalb des Cockpits, angebrachter „Leitern“, die wie Steigbügel aussahen und an Stützen angeschraubt waren, die vom Spant Nr. 4 wegführten. Das Hecklicht am oberen Ende des Seitenruders bestand aus einer 5 Watt Glühbirne, die mit einer farblosen Glashaube abgedeckt war.



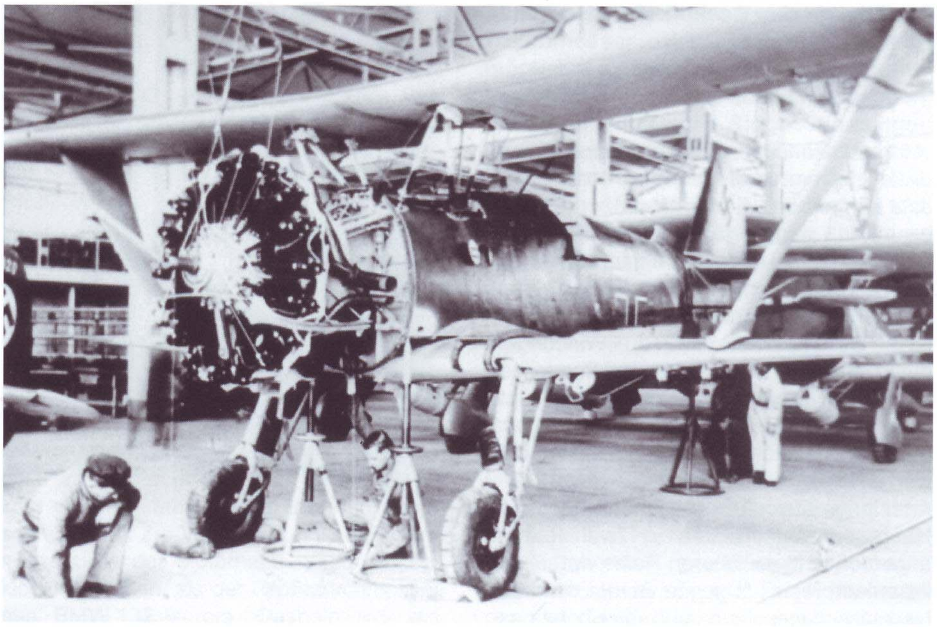
Ein Blick in das Cockpit einer Henschel Hs 123.

Cockpit

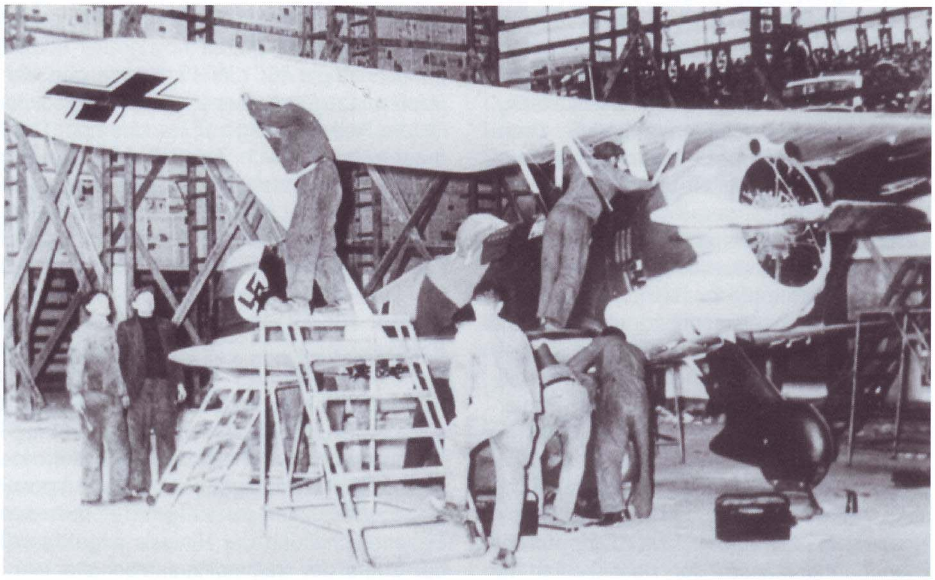
Der Flugzeugführerraum war aus Elektronblechen und -röhren zusammengeschweißt, mit aufgenieteten Duralblechen verstärkt und besaß eine glatte, für einen Sitzkissen-Fallschirm bestimmte Sitzwanne für den Piloten. Diese Sitzwanne konnte – auch während des Fluges – mit Hilfe eines 5 mm dicken Gummikabels, welches ungespannt eine Länge von 1,5 m aufwies, in der Höhe bis zu 113 mm verstellt werden, was dem Flugzeugführer erlaubte, eine bequemere und körpergerechtere Sitzposition einzunehmen. Dieses Gummikabel war auf der linken Seite des Cockpits in drei Windungen durch entsprechende Ösen am Verstellhebel und am Spant Nr. 5 gezogen. Die Hauptgerätetafel in der Führerkanzel bestand aus mattgrau gestrichenem Elektronblech und war an drei Punkten federnd gelagert. Die Anzeigegeräte und Schalthebel auf der Hauptgerätetafel waren in zwei Reihen angeordnet. In der oberen Reihe waren von links nach rechts folgende Geräte montiert: Netzausschalter, Fein- und Grobhöhemesser, Kompaß, Thermometer für Schmierstoffeintritt, Thermometer für Schmierstoffaustritt und der Druckmesser für den Schmierstoff. In der Reihe darunter befanden sich der Zündschalter, der Empfindlichkeitsregler, der Fahrten-, der Wende- und der Drehzahlmesser, der Druckmesser für den Treibstoff und der Kraftstoff-Vorratsmesser mit Luftpumpe. Außer den Kennzeichnung der einzelnen Geräte waren auch weitere Schilder mit dem Entwässerungshinweis für die Fahrtmesserleitung im Rumpf, sowie – in roter Farbe gehalten – mit Angaben über die höchstzulässige Drehzahl und den höchstzulässigen Staudruck angebracht. Die Kraftstoffgeräte waren in gelber und die Schmierstoffgeräte in brauner Farbe gekennzeichnet. Auf der, unterhalb der Hauptgerätetafel etablierten Hilfsgerätetafel waren von links nach rechts angeordnet: die Landeklappenbetätigung, die Rasterplatte für das Brandhahngestänge, der Schaltkasten für die Funkanlage, die Borduhr, der Verdunkler für die Gerätebrettlampen, der Schwingungsanzeiger für das Funkgerät und die Rasterplatte für die Behälterschaltung sowie für die Hebelführung zur Handpumpe. Darunter befanden sich das Schauzeichen für die Fahrtmesserleitung, der Auslösekasten für die Bomben, der Kraftstoffvernebler und – auf der Rückseite der Schalttafel, neben dem Schaltkasten – die Verteilerleiste für die Beleuchtungsanlage. Durch Hinweisschilder auf der Hilfsgerätetafel wurden die Flugdauer und die Höhe der Drehzahlen für die verschiedenen Flugzustände, die höchstzulässigen Ladedrücke, die Stellungen des Gashebels in verschiedenen Flughöhen und die höchstzulässige Geschwindigkeit für die Betätigung der Landeklappen angegeben. Außerdem wurde auf der Behälterschaltung der Hinweis angebracht, daß zuerst der Treibstoffzusatzbehälter leergeflogen werden mußte. An der linken Seite im Cockpit war der Gashebel montiert, des-



Das Leitwerk der Henschel Hs 123 – im Bild die V3 – bestand aus Dural, besaß eine stoffbespannte Seitenflosse und ebensolche Höhenruder.



Die Unterschiede zwischen den Baureihen Henschel Hs 123A und Hs 123B bestanden hauptsächlich aus Teilen der Tragflächen, die bei der A-Version mit Stoff bespannt ...



... und bei der Henschel Hs 123B-Version mit Duralblechen beplankt waren.

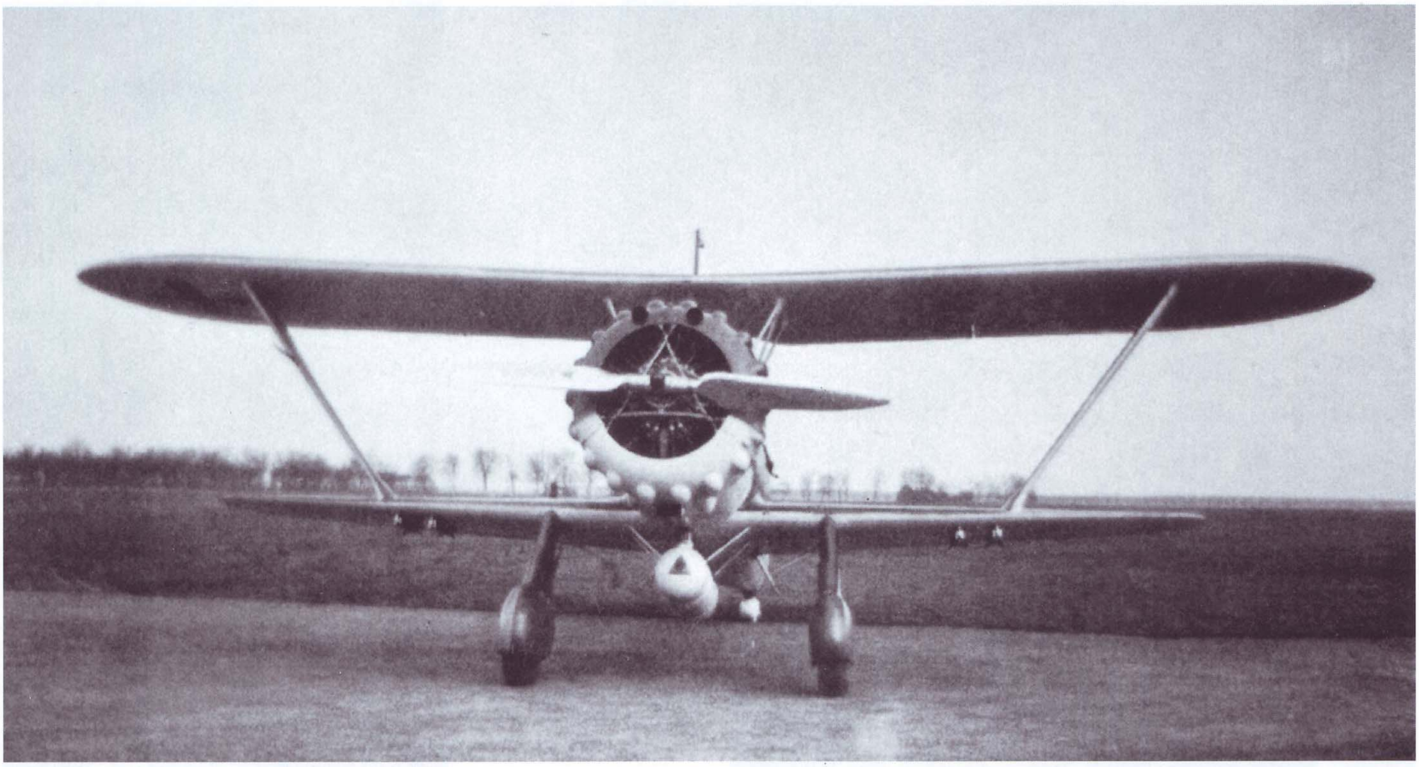
sen Gasgestänge über einen Umlenkblock vor dem Spant 2a zum Vergaser führte. Weitere Ausrüstungsgegenstände im Cockpit der Hs 123 waren ein Höhenatemgerät, eine Leuchtpistole der Firma Walther, Kaliber 4, ein Behälter für Leuchtpatronen, eine Borduhr, ein Kompaß, sowie Taschen- und Kartenhalter. Der Windschutz des Piloten war knapp hinter dem Spant 4 angeschraubt und bestand aus einem Aluminiumrahmen mit drei Plexiglasscheiben, welche mit Gummistreifen abgedichtet und eingeschraubt waren. Die geneigte Frontscheibe besaß eine Ausnehmung für das Reflexvisier Revi IIIb. In der Deckverkleidung vor dem Windschutz befanden sich je fünf Entlüftungsschlitze für beide MG 17, von denen jedes nach vorne in einer eigenen Schußmulde ins Freie ragte.

Leitwerk

Das Seitenleitwerk der Henschel Hs 123 bestand aus einer freitragenden Seitenflosse mit einem Ruder und einem Hilfsruder, welche mit den Anschlußbeschlägen des Rumpfes verschraubt war. In der Grundstellung zeigt die aus Dural gefertigte und mit Stoff bespannte Seitenflosse zum Ausgleich des Luftschraubendralles um 2° nach links. Das Seitenruder war mit einem Ausgleichsgewicht und einer Ausgleichsfläche zur Verringergung der Steuerkräfte versehen und wurde mittels der Fußhebel in der Flugzeugführerkanzel über Steuerkabel betätigt. Die Hilfsfläche und die Trimmkante des Höhenruders waren aber nur am Boden zu verstellen. Das Hilfsruder wurde mit der Seitenflosse über eine Stoßstange mit einem Formenblech verbunden und war am Hinterholm der Seitenflosse angeschraubt. Auf diese weise blieb der eingestellte Winkel zwischen Seiten- und Hilfsruder bei jedem Ruderausschlag konstant. Die Höhenflosse war durch vier Gabelbolzen mit den Augbolzen in den Rumpfspanten 9a und 9b durch zwei, miteinander verschraubte Winkelbleche an den Rumpfenden montiert. Das Höhenruder besaß einen durchgehenden Holm und war auf der Unterseite durch zwei Streben gegen den Rumpf abgestützt. Der Einstellwinkel des spiegelgleichen Höhenleitwerkgerüstes, welches über je sechs Rippen verfügte, betrug +3°. Während die Höhenflosse und ihre, im Flug durch Trimmhebel verstellbaren Hilfsruder mit Dural beplankt waren, bespannte man die Höhenruder mit Stoff. Die Ruderenden waren mit Ausgleichsflächen versehen, in denen auch die Gegengewichte ihren Platz fanden.

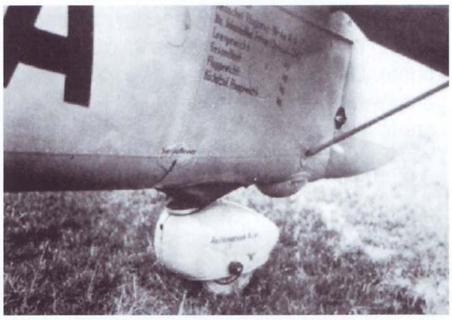
Tragflächen

Die obere Tragfläche der Henschel Hs 123 war zweiteilig, in der Mitte verschraubt und durch ein Baldachingerüst mit dem Rumpf verbunden. Zwei Stiele aus Duralblech stützten die obere gegen die untere Tragfläche ab. Zur Vergrößerung des Sichtfeldes des Flugzeugführers nach oben wurde durch die Verkürzung der Endrippen des Oberflügels ein Ausschnitt geschaffen. Während die Tragflächenvorderkanten rechtwinkelig zur Flugzeuglängsachse lagen, bildeten die beiden Tragflächenhälften einen V-förmigen Winkel. Jede Hälfte der oberen Tragfläche bestand aus einem Duralgerüst, gefertigt aus zwei Holmen, Hilfsholmen, Randleisten, einem Strebenverband, einer Querwand und 21 Rippen. Während man bei der Henschel Hs 123B-1 die gesamte Oberseite der oberen Tragfläche mit Duralblech beplankt hatte, waren dies bei der Vorgängervariante Hs 123A-1 nur über den Rippen 1 und 16 bis 21 der Fall. Der Rest der Tragfläche war bei dieser früheren Version mit Stoff bespannt. Bei beiden Baumustern allerdings waren die Unterseiten des Oberflügels – mit Ausnahme der Flächenwurzeln, den Flächenenden und den Rippen 14 und 15 – vollends mit Stoff bespannt. Auch die einholmig ausgeführten, stoffbespannten Querruder unterschieden sich bei den Baureihen der Henschel Hs 123A-1 und B-1, was aber auf den meisten Fotos der damaligen Zeit nicht zu erkennen ist. An der Querwand der rechten oberen Tragfläche, über dem Flugzeugrumpf, war ein Antennenmasthalter angeschraubt, in welchem ein 50 cm hoher Holzmast eingesetzt und mittels Flügelschrauben befestigt werden konnte. Von der Spitze dieses Mastes aus wurde die Antenne zur Seitenflosse gespannt. Die beiden 20 Watt starken Positionslichter waren an den Enden der oberen Tragfläche angebracht und an der linken Seite durch eine rote, sowie an der rechten Seite durch eine grüne Glashaube abgedeckt.

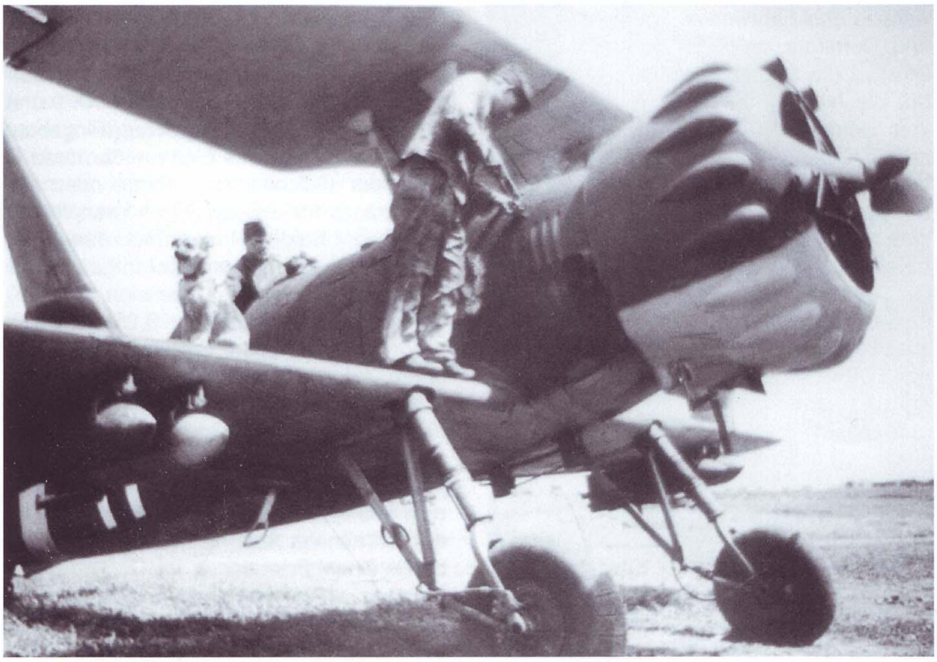


Das Fahrwerk der Henschel Hs 123 war aus Elektronblechen gefertigt und besaß eine Spurweite von knapp über 2,34 Meter. Die Henschel Hs 123 verfügte über bremsbare Scheibenräder aus Elektronguß die durch Continental-Luftreifen ergänzt wurden. Alle Henschel Hs 123 konnten unter dem Rumpf – zwischen den Fahrwerksbeinen – einen 130 Liter fassenden Treibstofftank mitführen. Dieser abwerfbare Zusatztank bestand aus zwei verschweißten Aluminium-Halbschalen und war mit zwei Spannbändern und vier Stützstreben unter dem Rumpf befestigt. Wie bei den meisten zeitgenössischen Flugzeugen war auch bei der Henschel Hs 123 am Boden die Sicht nach vorne stark eingeschränkt.

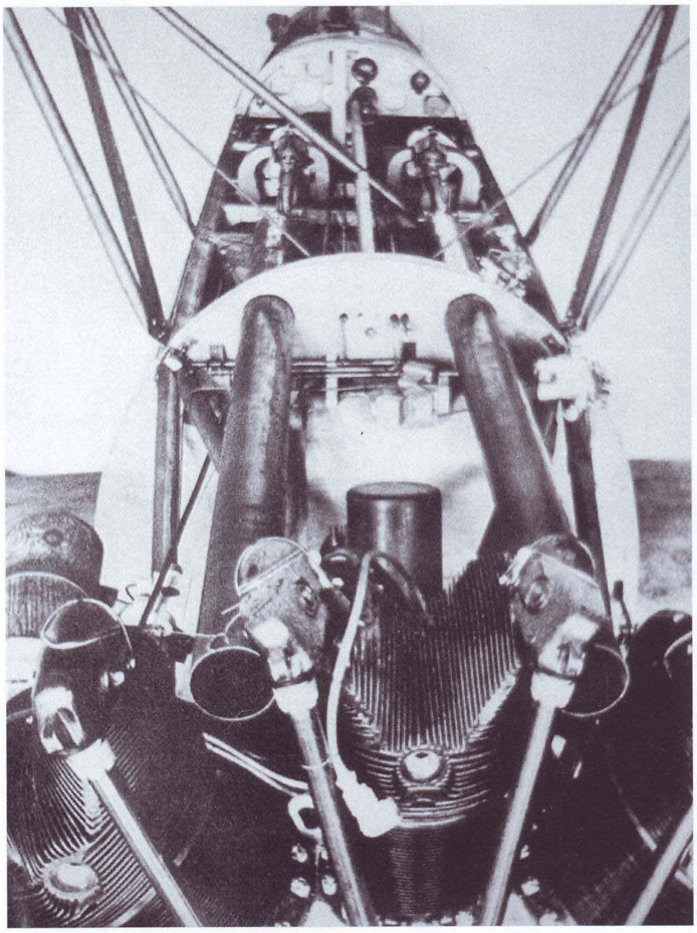
Die untere Tragfläche besaß einen durchgehenden Holm, auf jeder Seite 13 Rippen und war an drei Punkten mit den Rumpfspanten Nr. 1 und Nr. 2 verschraubt. Sie war, von der Mitte des Rumpfes aus gemessen, gegenüber der oberen Tragfläche um 39,2 cm nach hinten gestaffelt und bildete durch die allmähliche Verkürzung der Nasenrippen nach außen hin eine Pfeilform. Die Oberseite der unteren Tragfläche war bei der Baureihe Hs 123A-1 überwiegend mit Stoff bespannt, während sie bei der Hs 123B-1 mit Duralblech beplankt wurde. Die als Spreizklappen ausgebildeten Landeklappen waren an den Endrippen Nr. 2 und Nr. 4 des Unterflügels mit Lagerklötzen samt Kugellagern angenietet. Am Hauptholm entlang verlief der Landeklappenantrieb. Die elektrischen Leitungen für die Bombenwurfanlage und das nur am rechten Stiel zwischen den Tragflächen montierte Staurohr wurden in Aluminiumrohren verlegt. Zur Wartung dieser Gestänge waren an der Unterseite der unteren Tragfläche Handlöcher mit Deckel eingelassen. Der Übergang des Unterflü-



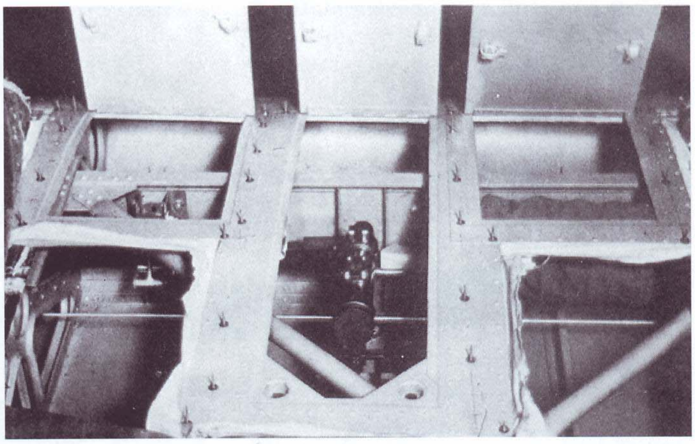
Alle Prototypen und eine Reihe von Serienmaschinen der Henschel Hs 123 besaßen ein verkleidetes Spornrad, wie hier im Bild die Hs 123 V1.



Unter den erschwerten Frontbedingungen wurden die Fahrwerksverkleidungen entweder teilweise oder auch zur Gänze abgenommen, wie bei dieser Henschel Hs 123A-1 der 4./SG 2 zu erkennen ist – aufgenommen 1943 an der Ostfront.



Die Bewaffnung der Henschel Hs 123 bestand aus der So 1-17-Anlage, zwei MG 17 der Firma Rheinmetall-Borsig mit dem Kaliber 7,92 mm. Das Foto zeigt eine Attrappe der Henschel Hs 123 mit einem BMW 132A-Motor und zwei MG 17 des Kalibers 7,92 mm von Rheinmetall-Borsig.



Der zusätzliche Einbau einer So 1-FMP-Anlage in die obere Tragfläche der Henschel Hs 123 V1, bestehend aus zwei Maschinenpistolen, bewährte sich nicht und wurde bald wieder aufgegeben.

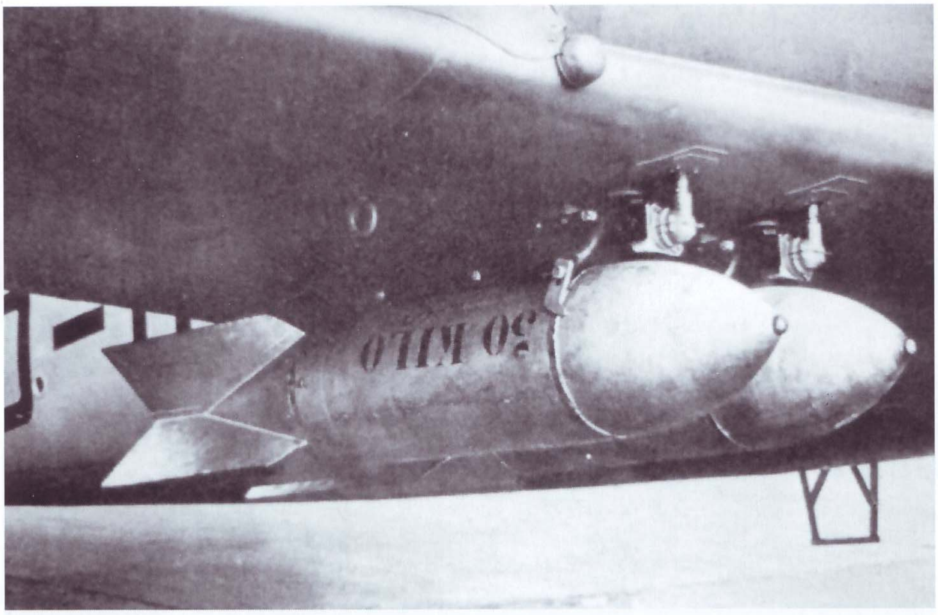
Bei dieser Henschel Hs 123A ist vor ihren Plexiglas-Frontscheibe ein Kreiskornvisier erkennbar.

gels zum Rumpf wurde auf jeder Seite durch zwei Verkleidungsbleche abgedeckt. An der Unterseite der unteren Tragfläche – an der Rippe 0 – befanden sich zwei Elektronbeschläge, bestehend aus zwei Spannbändern aus Dural und vier seitlichen Stützstreben, an denen der 130 Liter fassende Zusatz-Treibstofftank aufgehängt werden konnte. Dieser Zusatztank bestand aus zwei verschweißten Aluminium-Halbschalen und konnte mit Hilfe einer Auslösevorrichtung im Cockpit während des Fluges abgeworfen werden.

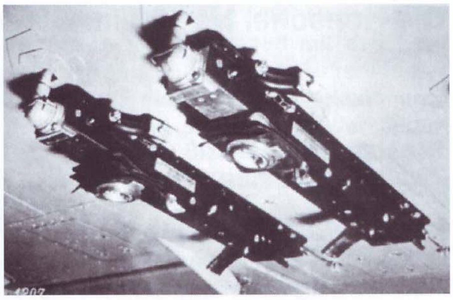
Fahrwerk

Das Hauptfahrwerk bestand aus zwei unabhängig voneinander, gegenseitig austauschbaren und windschnittig verkleideten, starren Fahrgestellhälften aus Elektronblech. Die Radverkleidung reichte bis 10 cm unter die Radmitte. Der Radsturz betrug 4° nach innen und beim Durchfedern schwang das Fahrgestell unter Verkürzung der Federstreben nach vorne, wobei die größte Durchfederung der Ringfedersäulen 178 mm und jene der Luftreifen 150 mm betrug. Die Spurweite der Henschel Hs 123 betrug 2342 mm und der Bodenabstand der Radachse 30 cm, welcher sich maximal auf 22,4 cm verringern konnte. Der untere Stützrohrbeschlag war mit einer Auflagefläche zum Aufbocken der Maschine versehen und die Verkleidung des Fahrwerkes war vollkommen abnehmbar. Die Streben, Gabeln und Achsen des Fahrwerkes waren aus Stahl- und Duralrohr gefertigt. So bestand zum Beispiel die stromlinienförmige Abfangstrebe, die hinter jeder Fahrwerksverkleidung vom Unterflügelbeschlag zum Stützrohrbeschlag führte, aus Stahlrohr. Die Anlaufräder der Hs 123 waren ungeteilte, bremsbare Scheibenräder aus Elektronguß, besaßen eine Nabenlänge von 160 mm und wurden bei der Firma Elektron in Cannstatt gefertigt. Die Luftreifen, welche sich aus einer Decke und einem Schlauch mit geradem Ventil zusammensetzten, hatten eine Dimension von 690x200 mm, einen Fülldruck von 2,6 atü und kamen von der Firma Continental aus Hannover. In den beiden Laufrädern waren Duo-Servo-Öldruckbremsen eingebaut, die unabhängig voneinander durch das Kippen der Seitensteuer-Fußrasten vom Cockpit aus betätigt werden konnten. Obwohl der Einbau einer Nachtflugausrüstung in die Hs 123 geplant war, kam es jedoch nie zum Einbau eines Landescheinwerfers, der möglicherweise in der Fahrwerksverkleidung seinen Platz gefunden hätte.

Das Spornrad der Henschel Hs 123 war nur bei den Prototypen, der Baureihe A-0 und einigen nachfolgenden Hs 123A stromlinienförmig verkleidet. Es ist auch vorstellbar, daß zahlreiche dieser Heckradverkleidungen im Rahmen von Modifikationen im Feld entfernt wurden. Das Spornradblech zwischen den beiden Rumpfspanten Nr. 9 und 10 nahm das Spornradlager auf. Eingebaut wurden entweder das Elektron-Spornrad R 1802 der gleichnamigen Firma oder das Spornrad B-3503 B der Firma Kronprinz in Solingen. Beide Räder besaßen eine Nabenlänge von 12 cm und trugen Continental Luftreifen der Dimension 290x110 mm mit einem Fülldruck von 3,25 atü. Diese elektrisch leitfähigen Gummireifen waren durch ein weißes „L“ auf rotem Grund gekennzeichnet. Der Abstand der Achse des Heckrades zum Boden betrug 12 cm und an dessen Nabe waren links und rechts je eine Rolle befestigt, in welche eine Gabel zum Schleppen des Flugzeuges eingehängt werden konnte. Auch konnte das Spornrad durch einen Bowdenzug im Cockpit fixiert werden, um beim Rollen eine Überbeanspruchung des Spornradreifens zu vermeiden.



Als gebräuchlichste Abwurfwaffen kamen vier 50 kg Bomben – hier an der Henschel Hs 123 V3 – zur Anwendung ...



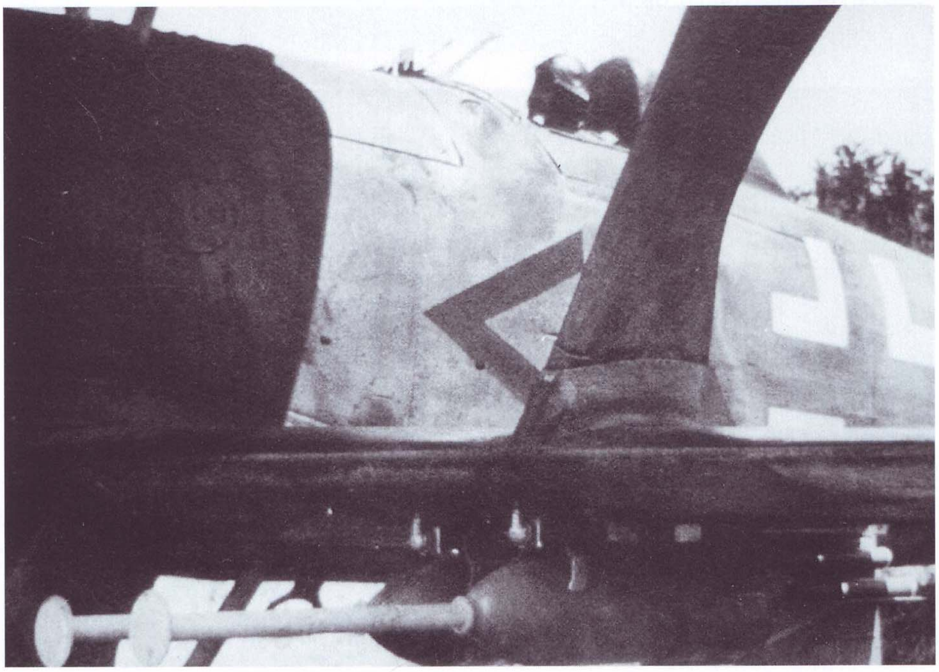
... die an der unteren Tragfläche an ETC 50/VIIIb aufgehängt wurden. Das Foto zeigt ebenfalls die Henschel Hs 123 V3.

Bewaffnung

Die Bewaffnung der Henschel Hs 123 bestand aus der So 1-17-Anlage, die aus zwei Maschinengewehren MG 17 des Kalibers 7,92 mm von Rheinmetall-Borsig bestand. Die beiden MG's waren mit dem Motor gekuppelt, so daß sie synchronisiert durch den Propellerkreis schossen und ihre Abfeuerung erfolgte über einen Bowdenzug. Die Gurtkästen dieser beiden Maschinengewehre faßten je 500 Schuß Munition und waren unterhalb der MG's im Rumpf eingebaut. Zum Zielen war ein Reflexvisier Revi IIIb über der Hauptgerätetafel im Cockpit angebracht, welches durch eine Ausnehmung in der Front-Plexiglasscheibe des Windschutzes nach vorne ins Freie ragte. In der gängigen Literatur zur Henschel Hs 123 werden fallweise immer wieder zwei 20 mm MG/FF oder andere Maschinenkanonen gleichen Kalibers als Unterflügelbewaffnung für den Erdkampf erwähnt. Es ist aber nicht anzunehmen, daß es sich dabei um eine serienmäßige Bewaffnungsvariante handelte. Auch über eine diesbezügliche Feldmodifikation konnte nichts in Erfahrung gebracht werden. Belegt ist einzig die versuchsweise Montage von zwei MG 17 mit 500 Schuß Magazinen unter der unteren Tragfläche, wie sie beim Prototyp Hs 123 V6 vorgenommen wurde.

Die Hs 123 verfügte primär über die Bombenabwurfanlage So III, bei denen vier 50 kg-Bomben paarweise an ETC 50/VIIIb an den unteren Tragflächen aufgehängt waren. Es bestand auch die Möglichkeit, bis zu 450 kg an anderen Außenlasten verschiedenen Kalibers anstelle der üblichen vier SC 50 Bomben mitzuführen. Bei den Henschel Hs 123 der Aviación Nacional gegen Ende des Spanischen Bürgerkrieges wurden anstelle der deutschen 50 kg-Bomben, vier 70 kg-Bomben spanischer Produktion mitgeführt. Die deutschen 50 kg- und spanischen 70 kg-Bomben konnten bei Bedarf auch mit einem, knapp einen Meter langen, Abstandszünder versehen werden, die während des Bürgerkrieges in Spanien als System Santiago Mendi erstmals zum Einsatz kamen und deren spätere deutsche Version auch als Dinort-Stäbe bekannt wurden.

Auch ein serienmäßiger Einbau der So II-Anlage, bei der zehn Bombenmagazine des Typs Elvemag 5 C 10 im Flugzeugrumpf der Hs 123 installiert wurden und in denen senkrecht aufgehängte SC 10-Splitterbomben ihren Platz fanden, ist nicht belegt.



Um bessere Wirkung gegen feindliche Infanterie zu erzielen, wurden die SC 50-Splitterbomben auch mit Abstandszündern, sogenannten Dinort-Stäben, versehen, welche die Bomben knapp einen Meter über dem Boden zur Explosion brachten. Das vergleichbare System Santiago Mendi wurde bereits ab dem Jahre 1939 bei den Henschel Hs 123A der Aviación Nacional verwendet.

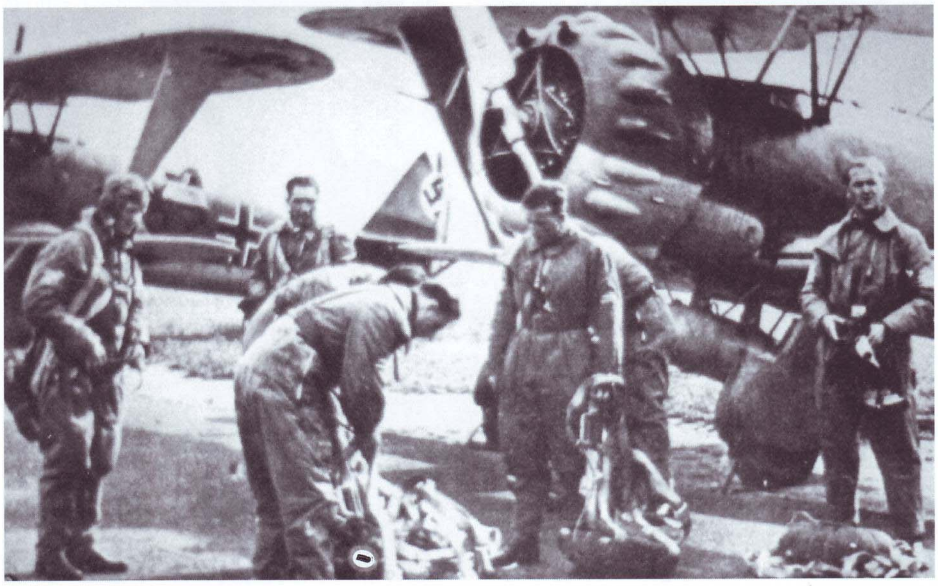
Die Henschel Hs 123 im Dienst bei der Luftwaffe

Die Henschel Hs 123 vor dem Zweiten Weltkrieg

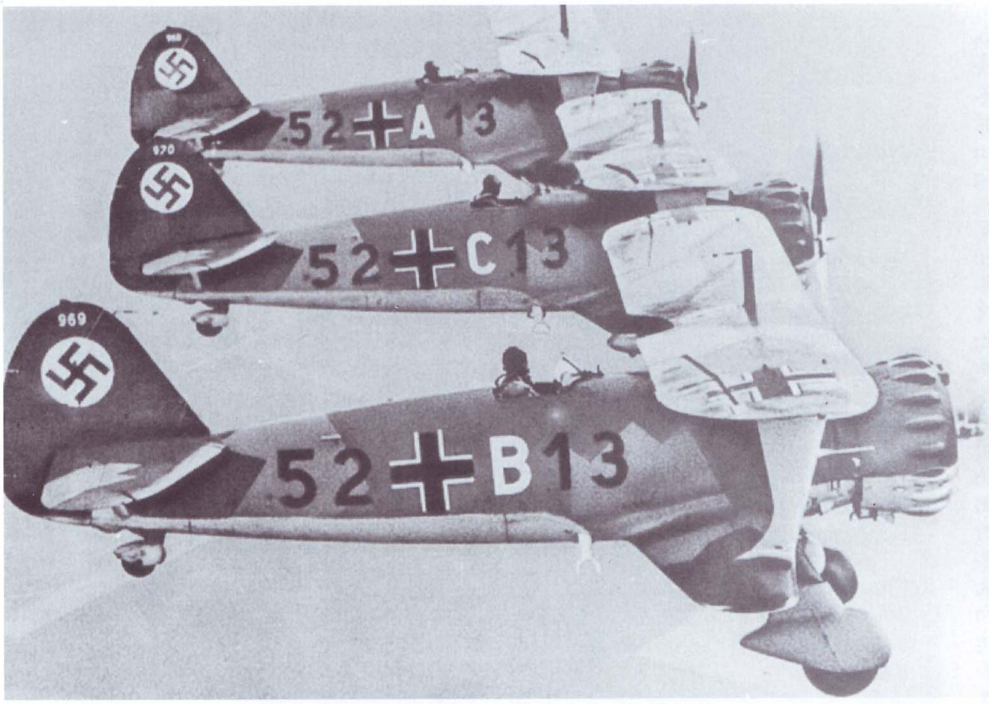
Nach der Verkündung des Aufbaues einer Luftwaffe am 26. Februar 1935 durch den Reichskanzler Adolf Hitler waren die folgenden Jahre bis 1938 durch die Aufstellung zahlreicher neuer Geschwader geprägt, wobei es aber manchmal drei Jahre dauern konnte, bis ein solches Geschwader komplett aufgestellt und ausgerüstet war. Oftmals wurden neu aufgestellte Teile solcher Einheiten einige Monate später gleich dazu verwendet, als Grundlage weiterer neuer Geschwader zu dienen.

Die erste Einheit der Luftwaffe, welche mit der Henschel Hs 123A ausgerüstet wurde, war die I. Gruppe des Stukageschwaders 162 (I./StG 162), die ehemalige Fliegergruppe Schwerin, welche ab dem März 1935 aufgestellt wurde und bei der auch Heinkel He 50A, Junkers Ju 87A und Arado Ar 65 im Dienst standen. Das StG 162 bestand aus drei Gruppen mit je drei Staffeln. Im März 1935 wurden die beiden Schlachtfliegergruppen der deutschen Luftwaffe, die SFGr. 10 und die SFGr. 50 mit Henschel Hs 123A ausgerüstet. Sechzehn Monate später, ab dem Juni 1936, trat das StG 162 seinen Stab und die drei Staffeln der I. Gruppe ab, um damit den Nukleus des StG 165 „Immelmann“ zu bilden. Zwei Monate zuvor wurden bereits der Stab und die drei Staffeln der II. Gruppe des StG 165 gegründet. Im März 1937 entstand die III./StG 165, erhielt ihr fliegendes Gerät aber erst im folgenden Oktober desselben Jahres. Die drei Gruppen des StG 165 waren dann im April 1939 die Grundlage für das StG 51 und das StG 77. Ab dem Jahr 1937 wurden die restlichen Staffeln des StG 162 als Basis für die neu aufgestellten StG 163 und StG 167 verwendet. Aus dem Stab und den drei Staffeln der III./StG 162 entstand im Oktober 1937 die I./StG 163, die im April 1939 wieder aufgelöst wurde um danach die I./StG 2 zu formen. Im Dezember 1937 wurde die letzte Henschel Hs 123A-1 an die Luftwaffe ausgeliefert. Die II./StG 162 entstand erst am 1. November 1938 und wurde mit den Maschinen der gleichzeitig aufgelösten Schlachtfliegergruppe 50 (SFGr. 50) – aufgestellt im vorhergehenden Juni in Lechfeld – ausgerüstet, deren Kommandeur auch die Führung der II./StG 162 übernahm. Am 1. Mai folgenden Jahres wurde diese Einheit dann in III./StG 2 umbenannt und tauschte ihre Henschel Hs 123A gegen die modernen Junkers Ju 87B. Das ebenfalls mit Hs 123A ausgerüstete, ab April 1937 aufgestellte StG 167, welches nur aus einer einzigen Gruppe mit drei Staffeln bestand, wurde ein Jahr später in StG 168 umbenannt und im Mai 1939 als I. Gruppe zum Grundstock des neuen StG 76, welches ebenfalls mit der Junkers Ju 87B ausgerüstet wurde. Im Sommer 1938 waren nur mehr die I./StG 163, die I./StG 165 und Teile des StG 168 mit Henschel Hs 123A ausgerüstet. Alle anderen Stukageschwader verfügten bereits über die Junkers Ju 87B und deren verbliebene Hs 123A wurden den beiden Schlachtfliegergruppen SFGr. 10 und SFGr. 50 zugewiesen. Während andere Schlachtfliegergruppen der Luftwaffe zu dieser Zeit verschiedene Flugzeugtypen in ihrem Bestand hatten (z.B. Arado Ar 66, Heinkel He 45, Heinkel He 46 und Heinkel He 51) waren die SFGr. 10 und die SFGr. 50 ausschließlich mit der Henschel Hs 123A ausgestattet. Im Sommer 1938 beschloß die Führung der Luftwaffe, alle Schlachtfliegergruppen ebenfalls mit Junkers Ju 87B auszurüsten. Somit trat – wie bereits erwähnt – im November desselben Jahres die SFGr.

Vor dem Beginn des Zweiten Weltkrieges waren neben anderen Flugzeugtypen der Luftwaffe auch die Henschel Hs 123A Teilnehmer an zahlreichen in- und ausländischen Luftfahrtveranstaltungen.

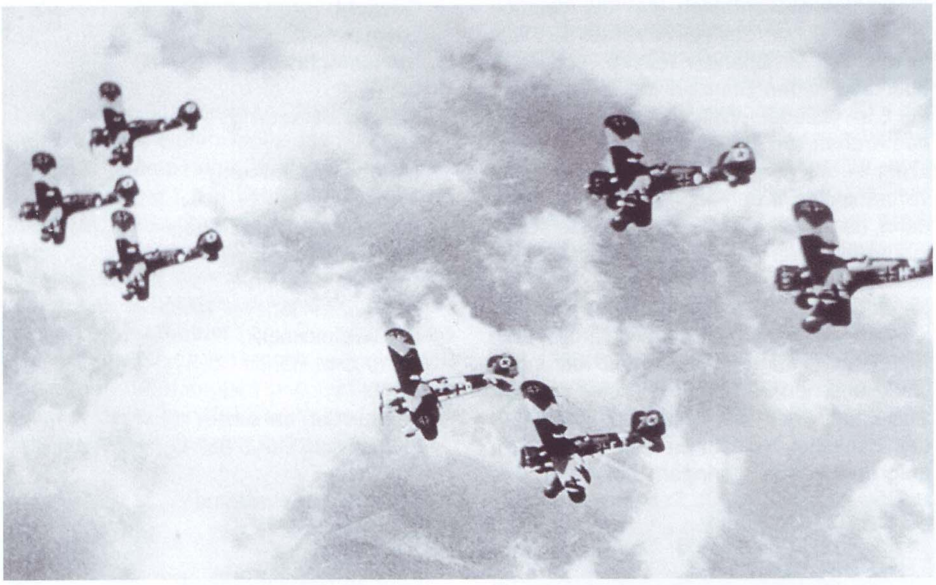


Zu den wohl bekanntesten, aber auch besten Bildern der Henschel Hs 123A-1 aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg zählen wohl diese Propaganda-Aufnahmen, entstanden beim Stukageschwader 165 „Immelmann“, die sowohl im Film, als auch in Büchern verewigt wurden.



Das Bild zeigt die Henschel Hs 123A-1 des StG 165 mit den Kennungen 52+A13 (Werksnummer 0968), die 52+B13 (Werksnummer 0969) und die 52+C13 (Werksnummer 0970) 1937 im Formationsflug. Foto: Archiv Harold Thiele

Beeindruckend sind auch die Flugaufnahmen der 3. Staffel des Stukageschwaders 165 „Immelmann“.
Foto: Archiv Harold Thiele



50 einen Teil ihrer Hs 123 an Schulungseinheiten ab und wurde zur II./StG 163. Ende 1938 blieben von den ursprünglichen fünf Schlachtfliegergruppen der Luftwaffe nur die SFGr. 10 übrig.

Stichwort „Ostmarkflug“ – die Henschel Hs 123 während des Polen-Feldzuges

Kurz vor Beginn des Fall „Weiß“ – dem Angriff auf Polen – verlegte die II. Gruppe (Schlacht) des Lehrgeschwaders 2 unter dem Kommando von Major Werner Spielvogel, mit ihren 36 einsatzbereiten (von insgesamt 40) Henschel Hs 123A von ihrem Heimatflugplatz Tutow in Mecklenburg-Vorpommern nach Altsiedel. Dieser Flugplatz war, gemessen an der Reichweite der Hs 123A, allerdings recht weit vom Ort des künftigen Geschehens entfernt. Die II.(Schlacht)/LG 2 war Teil der Luftflotte 4 unter dem Kommando des Generals der Flieger Alexander Löhr. Ihre Einsatzbefehle erhielt die II. (Schlacht)/LG 2 von Generalmajor Dr.-Ing. Wolfram Freiherr von Richthofen, der bei der Luftflotte 4 als Fliegerführer z.b.V. fungierte.

Die Henschel Hs 123A des StG 165 wurden in diesen Tagen sowohl am Boden (im Vordergrund steht die Henschel Hs 123A-1 mit der Kennung 52+B13 und der Werksnummer 0969) als auch im Fluge (52+B13) gefilmt und fotografiert.

Er war ein Cousin des berühmten „Roten Kampffliegers“ Rittmeister Manfred Freiherr von Richthofen, dem erfolgreichsten deutschen Fliegerass des Ersten Weltkrieges (der Spitzname „Roter Baron“ ist hingegen nicht richtig, denn dieser war eine Erfindung amerikanischer Comic-Zeichner in den 1920er Jahren). Wolfram von Richthofen, ein ehemaliger Husar, wurde Anfang April 1918 als Jagdflieger – kurz vor dem Tod seines berühmten Cousins – zur Jagdstaffel 11 (Jasta 11) versetzt und errang dort bis Kriegsende acht Luftsiege. Nach dem Ersten Weltkrieg studierte er an der Technischen Universität und trat 1923 in die Reichswehr ein. Ab dem Jahre 1929 war er Militärattaché in Rom und meldete sich 1933 zur Luftwaffe. Im November 1936 wurde er Chef des Stabes bei Generalmajor Hugo Sperrle, dem Kommandeur der Legion Condor und ziemlich genau zwei Jahres später übernahm er – inzwischen selbst zum Generalmajor befördert – die Führung dieses deutschen Expeditionskorps in Spanien. Zurückgekehrt nach Deutschland, wurde er zuerst Fliegerführer zur besonderen Verwendung und danach Kommandeur des VIII. Fliegerkorps.

Wolfram von Richthofen, der die Vorzüge und Schwächen der Henschel Hs 123 aus seiner Zeit in Spanien kannte, schimpfte über den neuen Standort der II.(Schlacht)/ LG 2 in Altsiedel: „Wenn Spielvogel mit seinen Krähen von Altsiedel aus endlich an der Front ist, hat er schon fast den halben Sprit verbraucht.“ Für den nächsten Tag befahl er dann, der II.(Schlacht)/LG 2 einen Gefechtslandeplatz in Alt-Rosenberg, nahe der polnischen Grenze, einzurichten.

Im Gegensatz zu anderen Führungsoffizieren der Luftwaffe hatte Generalmajor von Richthofen – angesichts seiner Erfahrungen im Spanischen Bürgerkrieg – seine eigenen Ansichten über die Einsatzmöglichkeiten der Henschel Hs 123. Er sah diesen Typ aufgrund seiner geringen Zuladung und Reichweite weniger als Sturzkampfbomber, sondern eher als Erdkampfflugzeug zur unmittelbaren Unterstützung der Infanterie. Die folgenden Kriegsjahre sollten von Richthofen in seiner Einschätzung bezüglich der Möglichkeiten dieses Schlachtflugzeuges Recht geben – besonders im Polen-Feldzug – wo dieselbe, bereits in Spanien erprobte Angriffstaktik zu großen Erfolgen führen sollte.

Am Freitag den 1. September 1939 um 04.45 Uhr dämmerte langsam der Morgen herauf. Das Wetter war dunstig und teilweise Nebelfelder erschwerten den deutschen Flugzeugführern den Tiefflug zu ihren Angriffszielen erheblich. Beim Gefechtsstand des Fliegerführer z.b.V. im Bereich der deutschen 10. Armee trafen die ersten Startmeldungen ein. Von Richthofen ging vor die Tür seines Gefechtsstandes, nahm aber keinen Gefechtslärm wahr – nur vereinzelt drangen Schüsse an sein Ohr. „Kein gutes Flugwetter“, meinte sein Ia, Oberstleutant Hans Seidemann. Plötzlich tauchten tief brummend, aus dem Dunst heraus kommend, die bizarr anmutenden Doppeldecker von Major Wer-

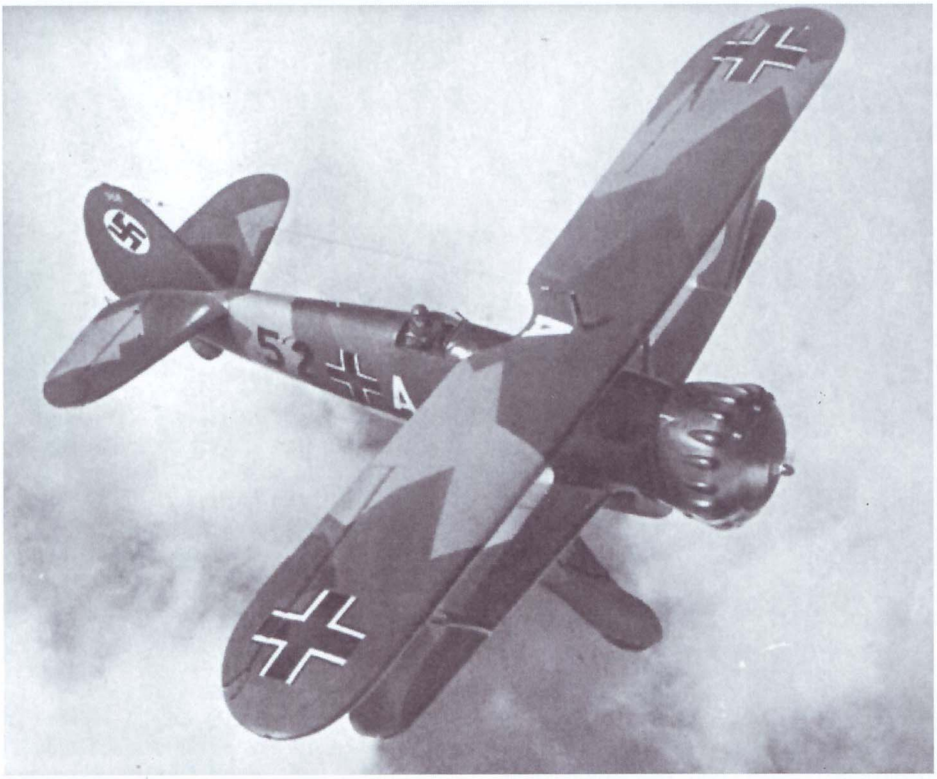
Technische Daten

Henschel Hs 123A-1

Antrieb:ein 9-Zylinder-Sternmotor BMW 132A-3 mit 632 PS (465 kW)

Spannweite		
oben:	10,50 m	
unten:	8,00 m	
Länge		
Flugzeug waagerecht:	8,33 m	
Sporn am Boden:	8,60 m	
Höhe		
Flugzeug waagerecht:	3,21 m	
Sporn am Boden:	3,76 m	
Flügelfläche		
obere Tragfläche:	16,24 m^2	
untere Tragfläche	8,61 m^2	
insgesamt:	24,85 m^2	
Durchmesser der Luftschraube:	2,90 m	
Gewicht:		
Leergewicht:	1.420 kg	
Startgewicht:	2.175 kg	
Flächenbelastung:	87,4 kg/m^2	
Leistungsbelastung:	3,3 kg/PS	
Höchstgeschwindigkeit		
in Bodennähe :	285 – 330 km/h	(je nach Zuladung)
in 2.000 m Höhe:	290 km/h	
in 4.000 m Höhe:	278 km/h	
in 5.000 m Höhe:	265 km/h	
in 7.000 m Höhe:	240 km/h	
im Sturzflug bei einem Fluggewicht von 2.350 kg:	550 km/h	
Reisegeschwindigkeit		
in 2.000 m Höhe:	260 km/h	
Landegeschwindigkeit:	100 – 105 km/h	
Dienstgipfelhöhe:	6.100 m	
Steigzeit		
auf 2.000 m Höhe:	4 min. 24 sec.	
auf 4.000 m Höhe:	12 min. 10 sec.	
auf 5.000 m Höhe:	19 min. 8 sec.	
auf 6.000 m Höhe:	36 min. 24 sec.	
normale Reichweite		
in Bodennähe mit 100 kg Außenlasten:	500 km	
in Bodennähe mit 200 kg Außenlasten:	325 km	
in 4.000 m Höhe mit 100 kg Außenlasten:	750 km	
in 4.000 m Höhe mit 200 kg Außenlasten:	480 km	

Bewaffnung:
zwei 7,92 mm MG 17 in der oberen Motorverkleidung und Außenlasten bis zu 450 kg unter der unteren Tragfläche an maximal fünf Aufhängepunkten.

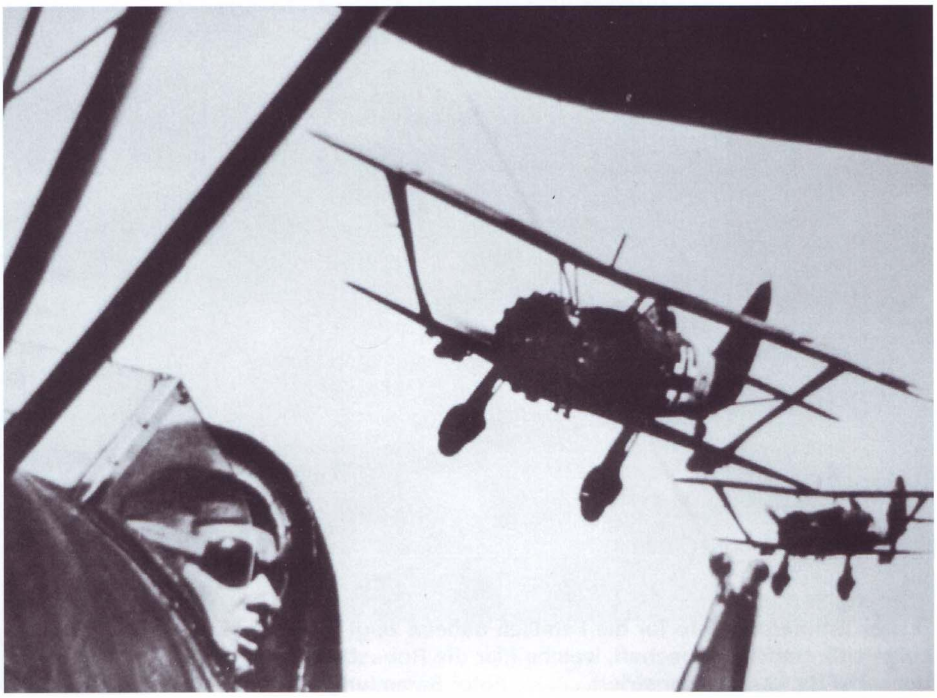


Während dieser Propaganda-Flüge entstand eine Reihe qualitativ hochwertiger Fotos, wie sie hier an der Henschel Hs 123A-1 mit der Kennung 52+A13 gut zu erkennen ist.

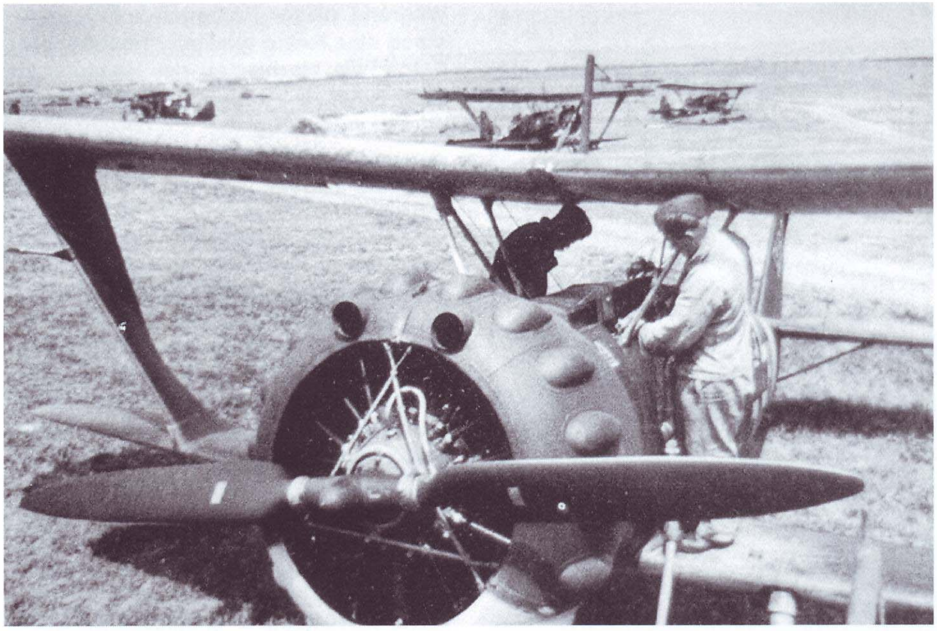
ner Spielvogels II.(Schlacht)/LG 2 auf und kreisten über der Grenze. Jenseits der Grenze hatte inzwischen Hauptmann Otto Weiss, der Kommandeur der 1. Staffel, das Angriffsziel II. Schlachtgruppe, das polnische Grenzdorf Panki (Przystain) entdeckt, in welchem sich polnische Truppen verschanzt hatten. Zum Zeichen für seine Staffelkameraden hob Hauptmann Weiss seine Hand zum Angriff. Mit dumpfem Knall explodierten gleich darauf die leichten Spreng- und Brandbomben, welche nun von den Henschel Hs 123A abgeworfen wurden. Die Brandbomben entfachten zahlreiche Feuer und hüllten das Ziel und seine Umgebung mit dichtem Rauch ein. Nun folgte der Angriff der 2. Staffel unter der Führung von Oberleutnan. Adolf Galland, der bereits im Spanischen Bürgerkrieg als Schlachtflieger die Heinkel He 51 geflogen hatte. Er berichtete über seinen ersten Feindflug nach Polen wie folgt: „Am Morgen des 1. September stiegen wir noch bei Dunkelheit in unsere Maschinen. Aus den warmlaufenden Motoren zuckten bläuliche Flammen. Mit erstem Büchsenlicht ging der Zauber los. Angriffsziel der Gruppe waren polnische Stabsquartiere und Truppenunterkünfte."

Dieser Einsatz der Schlachtflieger auf das polnische Dorf Panki war gleichzeitig auch der erste Unterstützungseinsatz der Luftwaffe für die gleichzeitig vordringende Wehrmacht im Zweiten Weltkrieg. Am Abend dieses ersten Tages des Polen-Feldzuges meldete der Wehrmachtsbericht unter anderem: „...außerdem unterstützten mehrere Schlachtgeschwader wirkungsvoll das Vorwärtskommen des Heeres." Sehr beeindruckend, aber doch stark übertrieben hörte sich dabei der verwendete Ausdruck „Schlachtgeschwader" an. Zu Beginn des Krieges bestand ein Geschwader der Luftwaffe aus drei Gruppen und verfügte über insgesamt 90 bis 100 Flugzeuge. Tatsächlich bestanden die genannten „Schlachtgeschwader" im Polenfeldzug aber nur aus den 36 Henschel Hs 123A der II. Gruppe (Schlacht) des Lehrgeschwaders 2.

In den folgenden zehn Tagen begleitete die II.(Schlacht)/LG 2 den Vorstoß des deutschen XVI. Armeekorps in Richtung Warschau und Weichsel. Überall, wo die deutschen Bodentruppen auf harten Widerstand stießen, waren die „Schlächter" zur Stelle. Dabei erwiesen sich die im Spanischen Bürgerkrieg gemachten Erfahrungen als sehr wertvoll. Wiederholt konnten die Piloten der II.(Schlacht)/LG 2 die abschreckende Wirkung feststellen, welche der extreme Lärm der BMW 132A-Sternmotoren ihrer Henschel bei einer Drehzahl von über 1800 U/min. auf ihren Gegner am Boden hatte, wenn dieser die Erdkampf-Doppeldecker in etwa 10 m Höhe auf sich zurasen sah. Bei diesen hohen Drehzahlen knatterte der Propeller des Flugzeuges wie schweres Maschinengewehrfeuer. In diesem hohen Drehzahlbereich konnten die beiden im Rumpfbug eingebauten MG 17 nicht feuern, da das Synchronisationssystem bei diesen hohen Umdrehungen nicht mehr fehlerfrei arbeitete und die Geschosse der MG's den Propeller getroffen hätten. Deshalb wurden viele dieser speziellen Tiefangriffe ohne Maschinengewehrfeuer durchgeführt, verbreiteten am Boden aber trotzdem große Panik unter Mensch und Tier. Dieser psychologische Effekt, der auch als „akustische Kopfwelle" bezeichnet wurde, zerstreute die feindlichen Marschkolonnen und vor allem die Pferde, welche die Artillerie und Nachschubwagen der polnischen Armee zogen, gerieten in Panik und waren nicht mehr zu halten.



Am frühen Morgen des 1. September 1939 griffen Henschel Hs 123A der II.(Schlacht)/LG 2 das polnische Grenzdorf Panki (Przystain) an.



Die Henschel Hs 123 erwies sich im Einsatz als sehr robust und war unter Feldbedingungen relativ einfach zu warten.

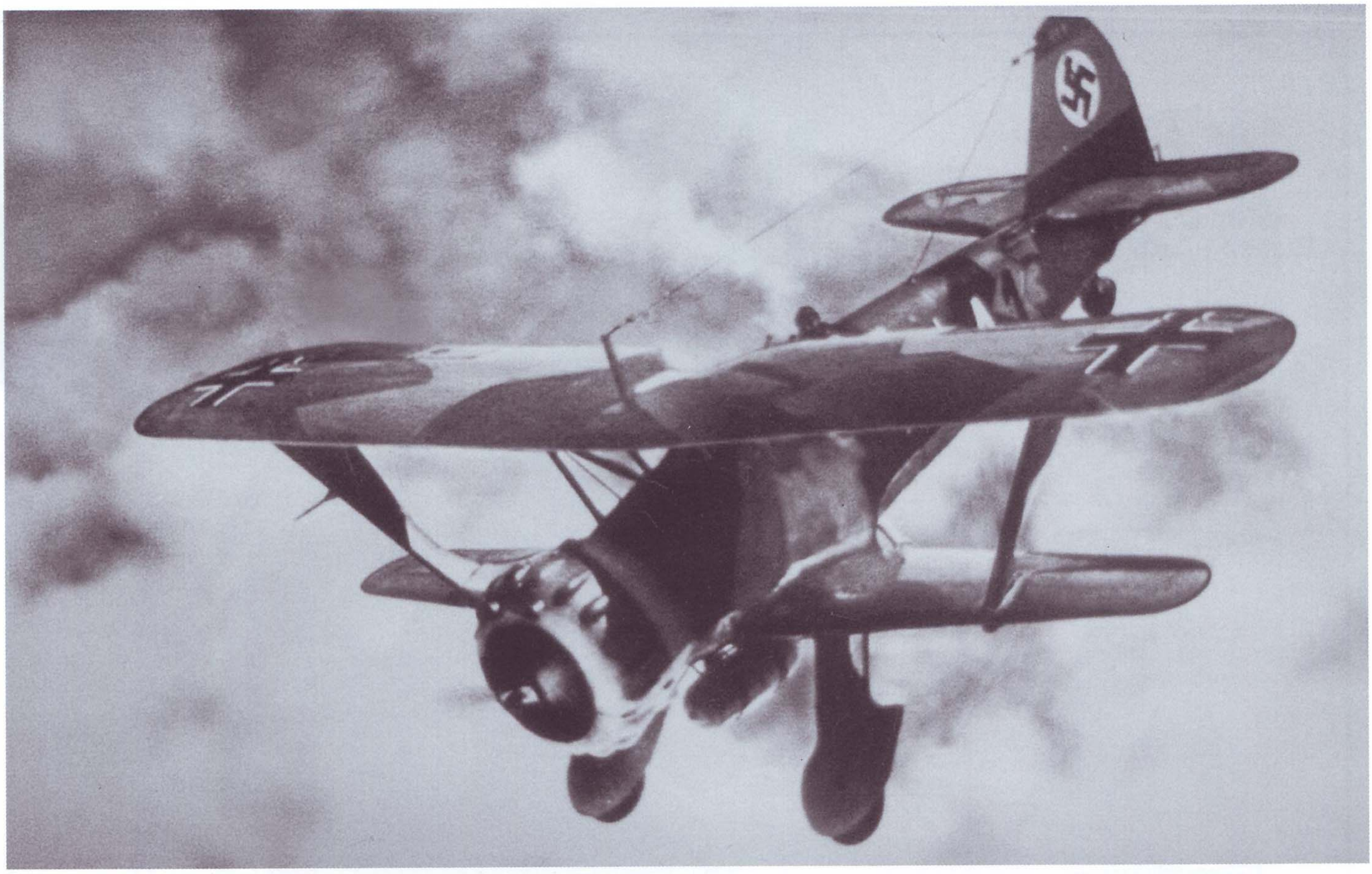
Diese unerwarteten Auswirkungen der Henschel Hs 123 auf den Gegner ließen vorerst die Führung der Luftwaffe von der beabsichtigten Neuausrüstung des II. (Schlacht)/LG 2 mit moderneren Flugzeugtypen Abstand nehmen. Oberleutant Galland schrieb zu diesem Thema: „...Richthofen hatte reichlich Gelegenheit, seine Erfahrungen aus Spanien im Einsatz taktischer Luftverbände zur Unterstützung des Heeres mit vollendeter Präzision anzuwenden. Kudlo, Modlin und Warschau waren die Punkte, an denen wir dem stärksten Widerstand begegneten. Polnische Jäger trafen wir so gut wie überhaupt nicht. Unsere eigene Jagdwaffe wurde daher gleichfalls vorwiegend gegen Erdziele eingesetzt...“

An allen Punkten, wo die mechanisierten Teile der Wehrmacht auf verstärkten polnischen Widerstand stießen, wurden die Schlacht- und Stukaverbände zur Unterstützung herbeigerufen, welche dann den eigenen Bodentruppen den Weg freimachten. Am frühen Nachmittag des 8. September 1939 erreicht die deutsche 4. Panzerdivision, begleitet von der II.(Schlacht)/LG 2, den Stadtrand von Warschau. Mit dem unaufhaltsamen Vordringen der deutschen Bodentruppen benötigten die Hs 123A aufgrund ihrer geringen Einsatzreichweite, immer wieder neue Absprungplätze, die näher an der Front lagen. Daher verlegte die II.(Schlacht)/LG 2 noch am selben Tag nach Tomaszov, südwestlich von Warschau. Als Flugfeld diente ein, neben dem polnischen Gestüt Wolborz liegender, leidlich ebener Acker. Dieser neue „Flugplatz“ bei Wolborz wurde nach der üblichen Methode der Schlachtflieger ausgesucht: „Wenn wir mit einem Pkw mit 50 Sachen über den Acker fahren können, ohne daß es gewaltig rumst, dann ist der Platz auch für Start und Landung unserer Hs 123 geeignet.“ Außerdem benötigte die Henschel mit den Spitznamen „Eins-zwei-drei“ bzw. „Obergefreiter“ kaum 200 m Startbahn.

Am 9. September startete ein Fieseler Fi 156 „Storch“ des LG 2 vom Acker bei Wolborz aus zu einem Erkundungsflug nach Warschau. An Bord befanden sich der Kommandeur der Schlachtgruppe, Major Werner Spielvogel und Unteroffizier Szigorra, sein Pilot. Spielvogel hatte es sich in den letzten Tagen zur Gewohnheit gemacht, die Lage an der Front immer persönlich zu erkunden, denn nur so konnte er seine Staffeln mit genauen und detaillierten Anweisungen in den Kampf schicken. Dies war gerade jetzt, wo deutsche Panzer in die polnische Hauptstadt eindrangen, um so wichtiger. Der Aufklärungsflug führte die beiden Flieger in ihrem Fieseler „Storch“ über die Gebäude der Frontseite der Stadt. Deutlich erkannten die beiden von ihrem Flugzeug aus die Beschädigungen, welche die bisherigen Bombardements der Luftwaffe verursacht hatten. Auch der im Südwesten von Warschau gelegene Flugplatz Okecie wies starke Beschädigungen auf und seine Start- und Landebahnen waren mit Bombenkratern übersäht. Während der Fi 156 über dem polnischen Flugplatz kreiste und Major Spielvogel auf dem hinteren Sitz seine Aufzeichnungen machte, entdeckte er die ersten deutschen Panzerkampfwagen, welche in die Stadtteile Mokotow und Ochota vorstießen. Dann ließ er seinen Flugzeugführer über die Frontlinie hinwegfliegen, auf der Suche nach Zielen für seine Schlachtflugzeuge, zum Beispiel Geschützstellun-

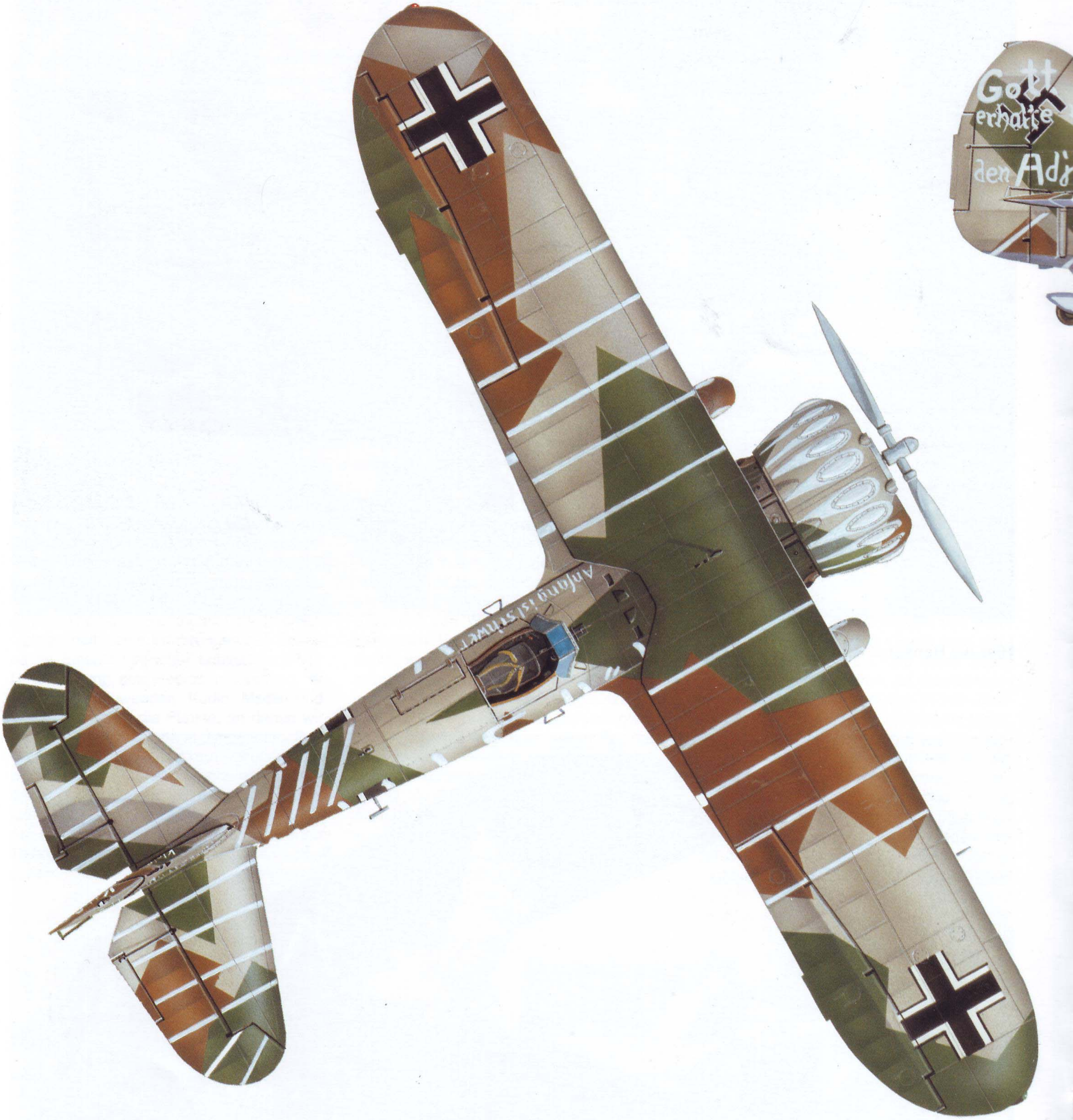
Henschel Hs 123A-1 des Lehrgeschwaders 1 rollen zum Start. Foto: Archiv Manfred Griehl

Dieses Erinnerungsfoto für die Familien daheim zeigt eine gut aufgelegte Bodenmannschaft, welche hier die Robustheit ihrer Henschel Hs 123A demonstriert. Foto: Sammlung Olenik



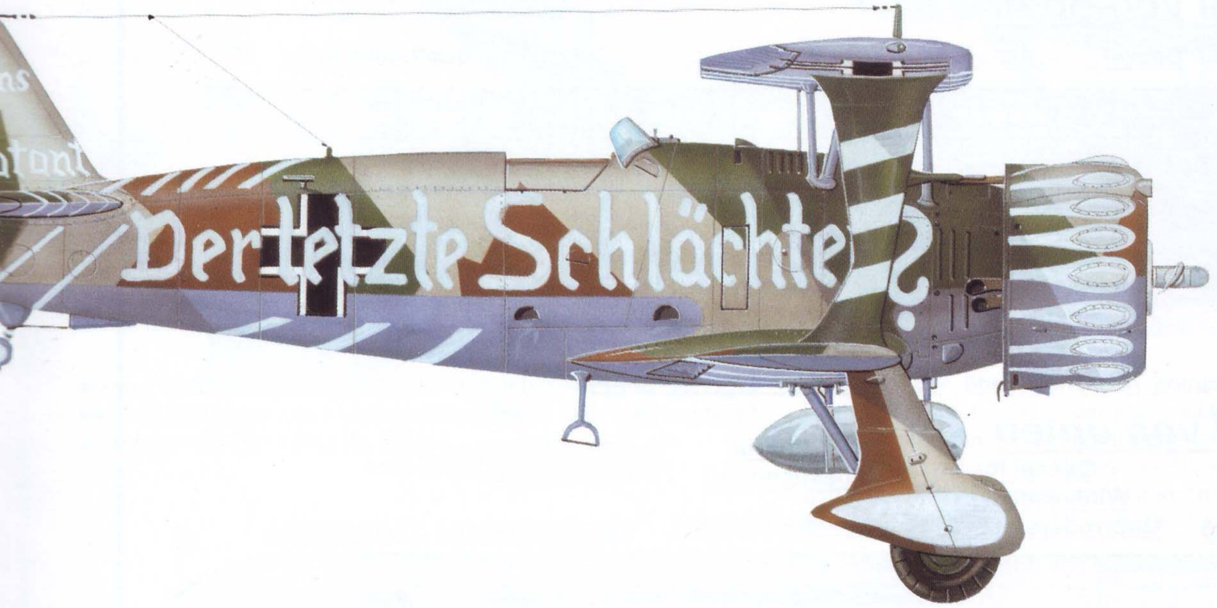
Hier die Henschel Hs 123A-1 mit der Kennung 52 + A13.

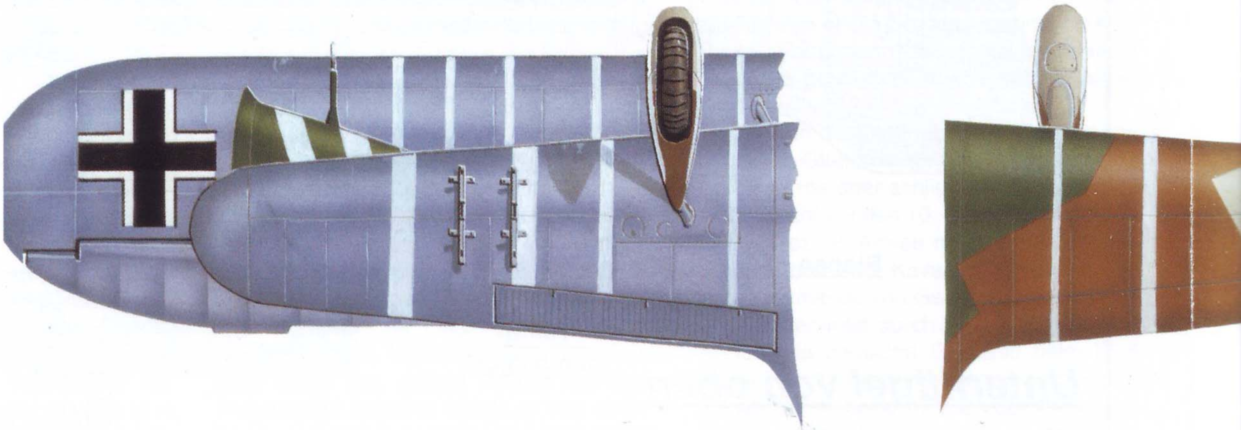
Eine weitere Henschel Hs 123A-1 des StG 165 auf der Startbahn.

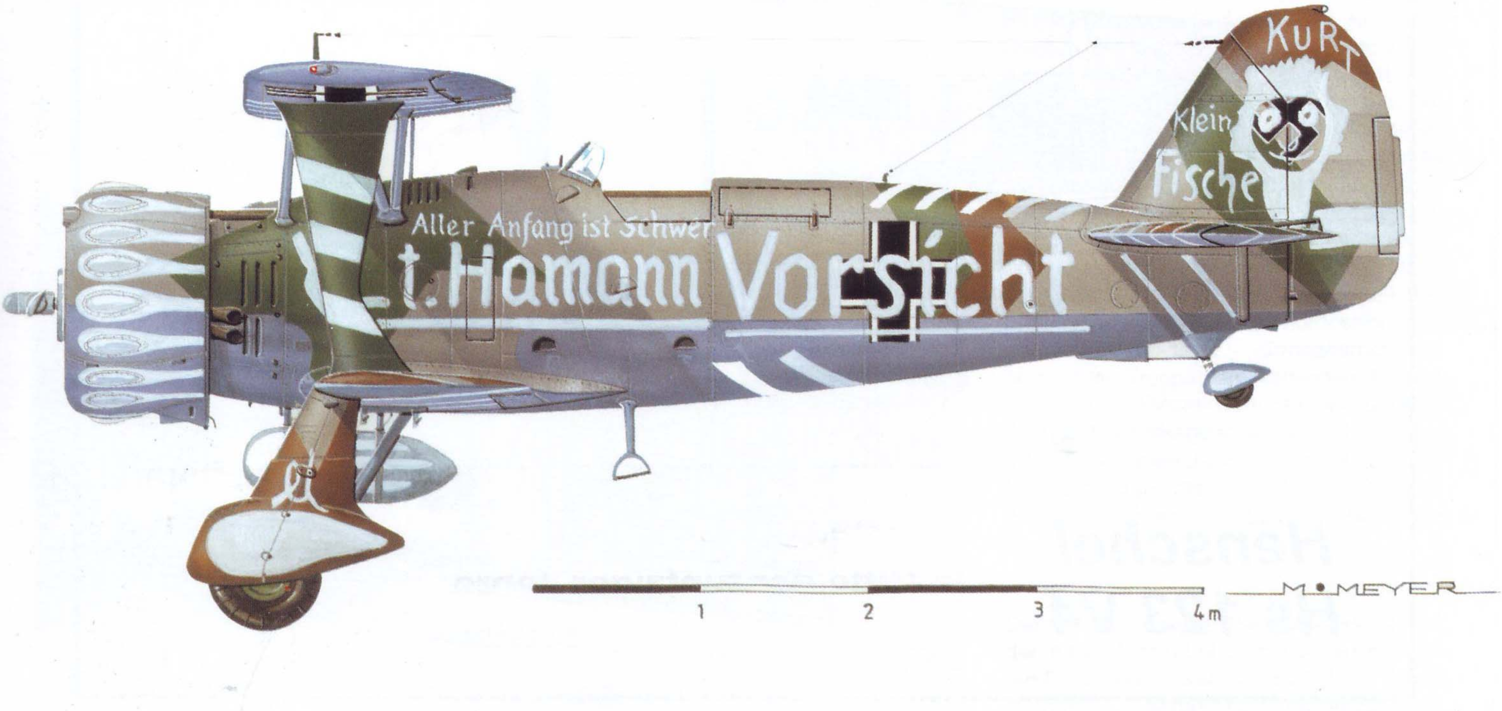

Anfang ist schwer

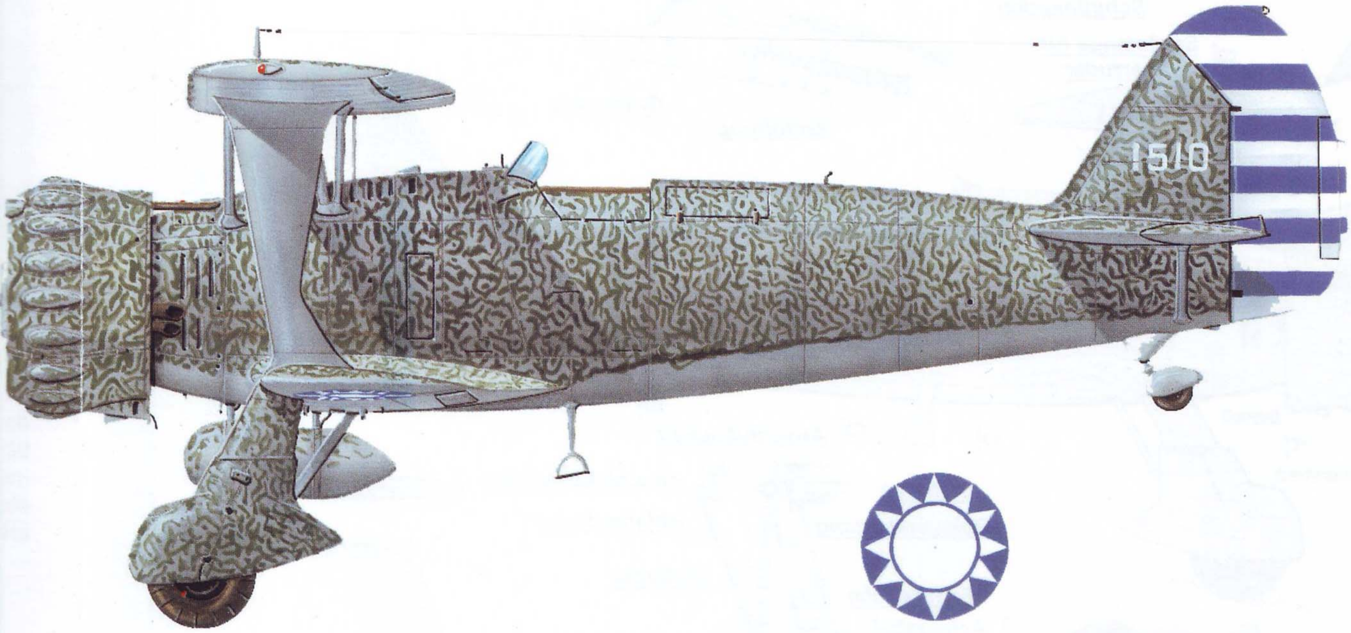
erhalte
den

Henschel Hs 123 A der 3./SFGr. 50 mit Sonderanstrich. Pilot der Maschine war - wie am Anstrich erkennbar - Lt. Hamann.

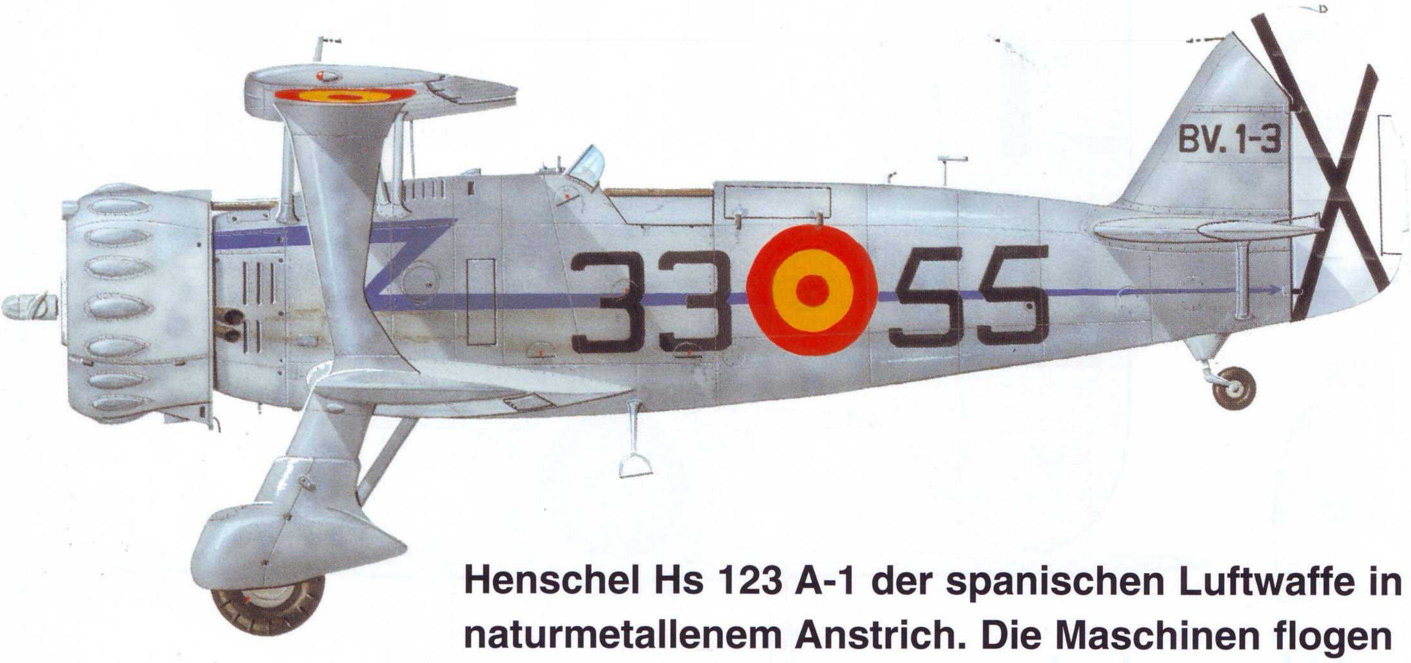

Der letzte Schlächte



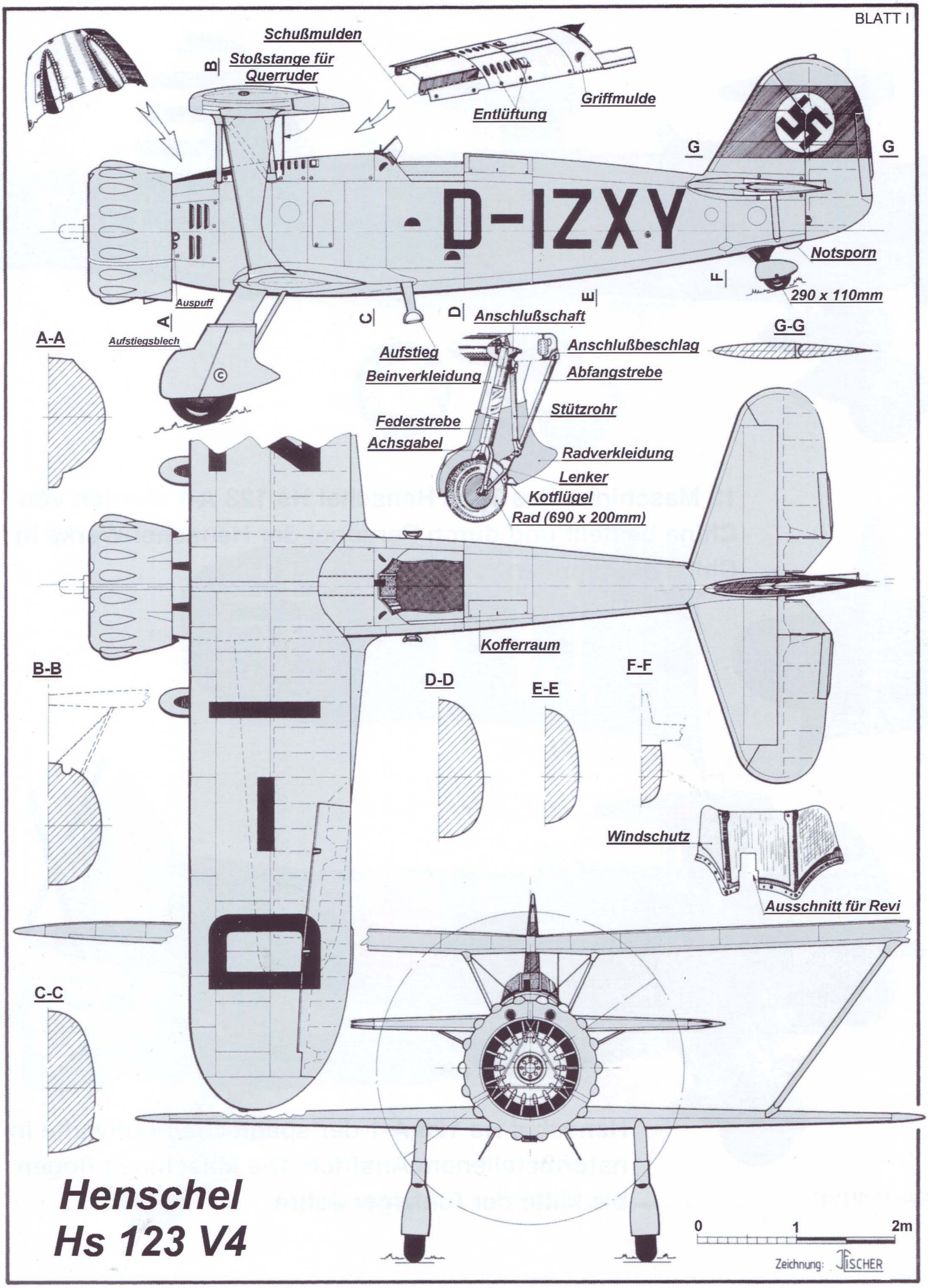

KURT
Klein
Fische
Aller Anfang ist Schwer
t. Hamann Vorsicht
1
2
3
4m
M. MEYER

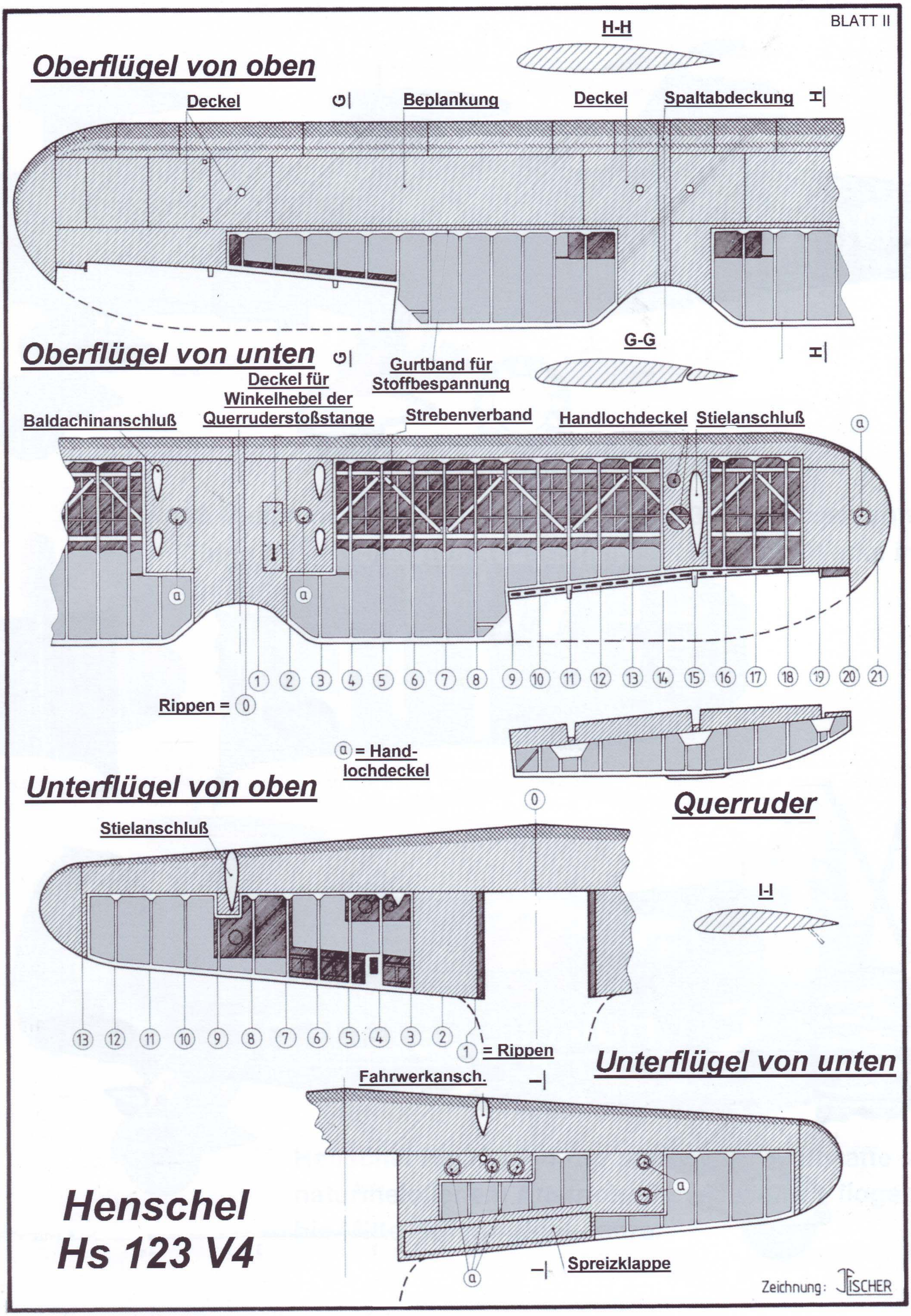


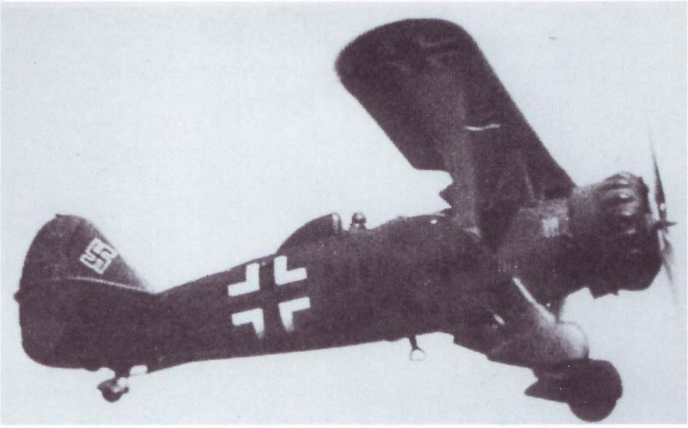
12 Maschinen des Typs Henschel Hs 123 A-1 wurden von China bestellt und durch Personal der Henschel-Werke in China endmontiert.



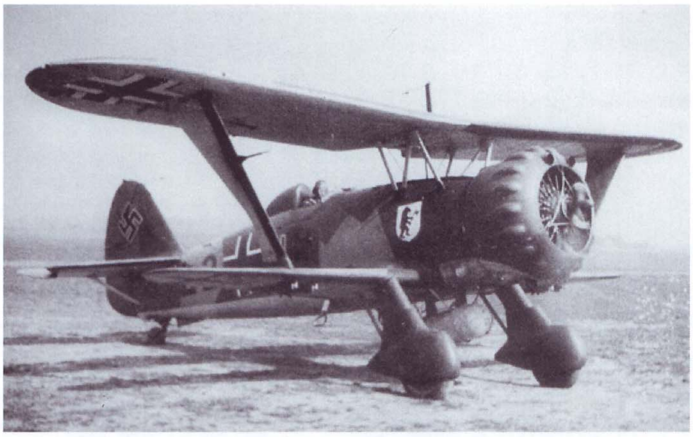
Henschel Hs 123 A-1 der spanischen Luftwaffe in naturmetallenem Anstrich. Die Maschinen flogen bis Mitte der fünfziger Jahre.


BLATT I
Schußmulden
B
Stoßstange für Querruder
Entlüftung
Griffmulde
G
G
D-IZXY
Notsporn
F
290 x 110mm
E
Auspuff
A
D
Anschlußschaft
C
A-A
Aufstiegsblech
G-G
Anschlußbeschlag
Aufstieg
Abfangstrebe
Beinverkleidung
Stützrohr
Federstrebe
Achsgabel
Radverkleidung
Lenker
Kotflügel
Rad (690 x 200mm)
Kofferraum
B-B
D-D
E-E
F-F
Windschutz
Ausschnitt für Revi
C-C
D-I
Henschel
Hs 123 V4
0
1
2m
Zeichnung: Fischer


BLATT II
H-H
Oberflügel von oben
Deckel
G
Beplankung
Deckel
Spaltabdeckung
H
G-G
Oberflügel von unten
G
Gurtband für Stoffbespannung
H
Deckel für Winkelhebel der Querruderstoßstange
Baldachinanschluß
Strebenverband
Handlochdeckel
Stielanschluß
a
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
Rippen = 0
a = Hand-lochdeckel
Querruder
Unterflügel von oben
0
Stielanschluß
I-I
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1 = Rippen
Unterflügel von unten
Fahrwerkansch.
a
Spreizklappe
Henschel Hs 123 V4
Zeichnung: J. Fischer



Als am 10. Mai 1940 der „Angriff im Westen“ begann, verfügte die Schlachtgruppe des Lehrgeschwaders 2 über insgesamt 42 einsatzbereite Henschel Hs 123A-1.

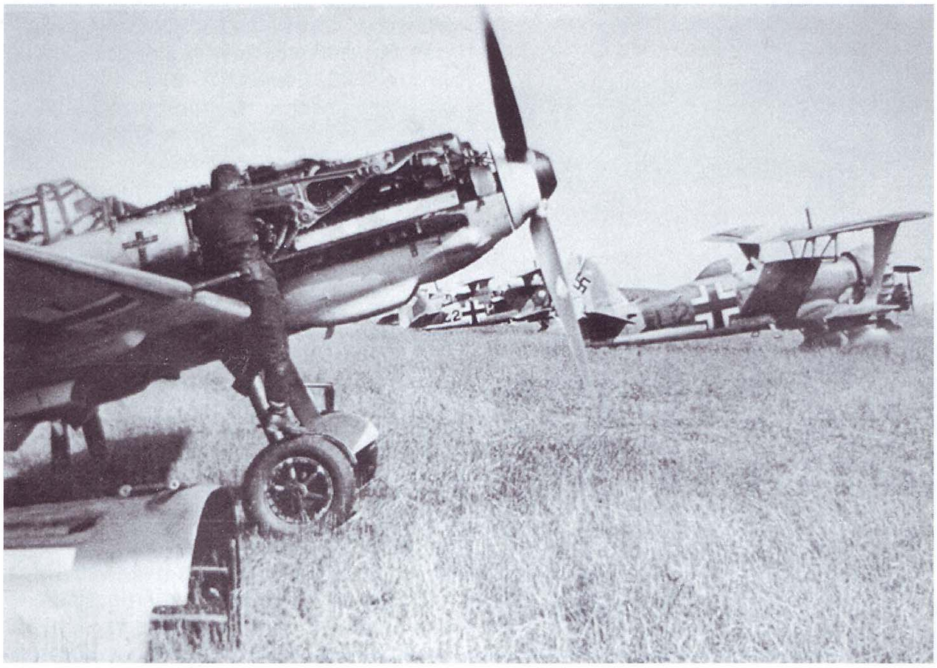


Während der überraschenden polnischen Offensive südlich des Flußes Bzura, die in der Nacht auf den 10. September 1939 begann, standen die Schlachtflieger der II.(Sch)/LG 2 im rollenden Einsatz, bis diese Gefahr nach zehn Tagen harter Kämpfe schließlich abgewendet werden konnte. Das Foto zeigt die Hs 123A mit der Kennung L2 + HN der 5.(Schlacht)/LG 2.

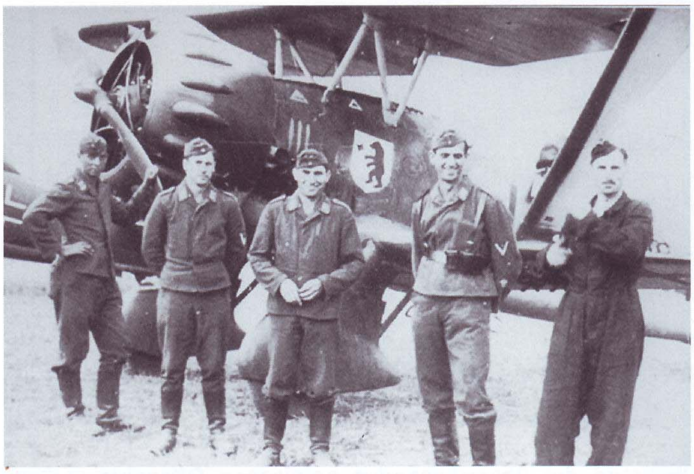
gen, Widerstandsnester und Barrikaden. Plötzlich entdeckte Spielvogel im Schutz des Bahndamms der Eisenbahnstrecke von Warschau nach Radom eine polnische leichte Flak-Batterie. Im selben Augenblick eröffnete diese auch schon das Feuer auf den tief und langsam fliegenden „Storch“. Der Angriff überraschte die Flugzeugbesatzung vollkommen. Geschoßsplitter schlugen mehrmals im Flugzeug ein und verwundeten Unteroffizier Szigorra, so daß er mit einem Bauchschuß über seinem Steuer zusammensackte. Der neben ihm sitzende Major Spielvogel griff sofort nach dem Steuer, doch es gelang ihm nicht, den Fieseler „Storch“ zu wenden und über die Frontlinie auf eigenes Gebiet zurückzufliegen. Als zweite Option blieb ihm somit nur noch eine Notlandung auf der Straße direkt unter ihm, aber mitten in der polnischen Verteidigungszone, etwa 6 bis 700 m vor der deutschen Angriffsspitze. Trotz des pausenlosen Beschusses vom Boden aus stürzte der „Storch“ nicht ab, sondern es gelang Werner Spielvogel die Landung auf der Straße, die von der Frontlinie weg in den polnisch besetzten Teil Warschaus führte. Als der Kommandant der II.(Schlacht)/LG 2 den beschädigte Fieseler „Storch“ zum Stillstand gebracht hatte, sprang er aus der Maschine, lief nach vorne zu seinem Flugzeugführer und versuchte, den schwer verwundeten Unteroffizier Szigorra aus seinem Sitz zu ziehen, bevor das immer noch unter Beschuß stehende Flugzeug in Flammen aufgehen würde. Während Major Spielvogel noch dabei war, seinen Piloten aus dem Flugzeug zu befreien, wurde er von einem Kopfschuß tödlich getroffen und sank neben seiner Maschine zu Boden.

Der Verlust ihres Kommandeurs hinterließ eine große Lücke bei der II.(Schlacht)/LG 2, obwohl Generalmajor von Richthofen unverzüglich den bisherigen Kommandeur der 1. Staffel, Hauptmann Otto Weiss, zum Nachfolger des gefallenen Major Werner Spielvogel bestellte.

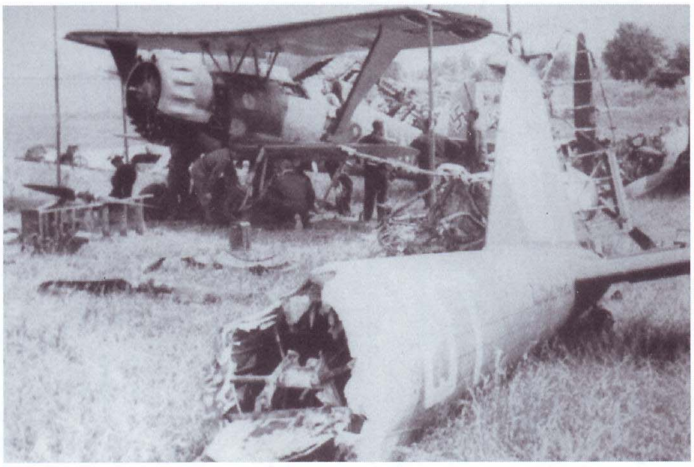
An diesem 9. September 1939 stand die deutsche Offensive gegen Warschau kurz bevor, wurde aber schließlich verzögert, als in der Nacht auf den 10. des Monats die polnische Poznan-Armee mit fünf Infanteriedivisionen und zwei Kavalleriebrigaden unter dem Kommando von General Tadeusz Kutrzeba, unterstützt durch Teile der Pomorze-Armee, die deutsche Frontlinie beim Fluß Bzura in Richtung Süden gemeinsam angriffen und an mehreren Stellen durchbrachen. Der Hauptstoß dieses Gegenangriffs traf die Lübecker 30. Infanteriedivision unter dem Kommando von Generalmajor Kurt von Briesen, die als Nachhut der deutschen 8. Armee über 40 km weit aufgefächert war. Dieser polnische Vorstoß überraschte die deutsche Führung und verzögerte deren sämtlichen Vormarschpläne. Somit war es auf deutscher Seite das vordringlichste Gebot, diese gegnerische Offensive zu stoppen. Generalmajor Wolfram von Richthofen befahl deshalb der II.(Schlacht)/LG 2, die südlich der Bzura – zwischen Piatek und Bielawy, ca. 25 km nord-nordöstlich und nordöstlich von Lodz – durchgebrochenen polnischen Truppen im rollenden Einsatz anzugreifen. Gemeinsam mit den Junkers Ju 87B den Stukageschwadern StG 76 und StG 77 zerstörten die Henschel Hs 123A der Schlachtgruppe alle Brücken, welche über die Bzura führten und schnitten damit die



Dieses Foto zeigt Henschel Hs 123A-1 der II.(Schlacht)/LG 2, die einen eroberten Flugplatz – wahrscheinlich St. Trond in Belgien – gemeinsam mit Messerschmitt Bf 109E-3 des JG 27 benützen.



Angehörige des Bodenpersonals der 5. Staffel der II.(Schlacht)/ LG 2 posieren während des Frankreich-Feldzuges vor einer Henschel Hs 123A-1 ihrer Einheit.
Foto: Archiv Manfred Franzke

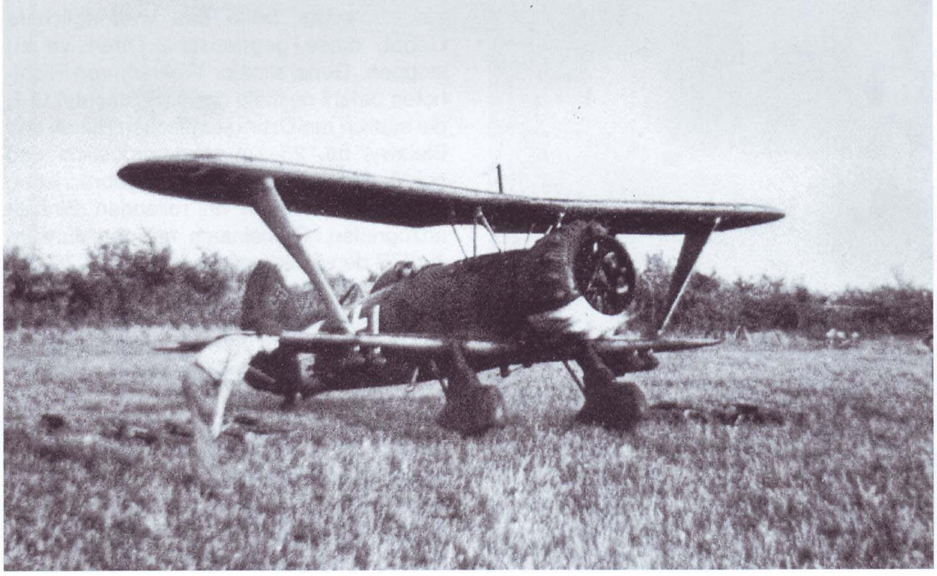


Manchmal teilten sich die Schlachtflieger des Lehrgeschwaders 2 ihre Flugplätze auch mit Wracks abgeschossener Feinflugzeuge, so wie hier eine Henschel Hs 123A-1 der 6.(Sch)/LG 2 neben der Fairey Battle (L5242) von der No 142nd Squadron der Royal Air Force abgestellt ist. Foto: Sammlung Palicki

südlich dieses Flusses stehenden Teile der polnischen Divisionen von ihrem Nachschub ab. Das nächste Ziel der deutschen Schlacht- und Stukagruppen waren die polnischen Panzer-, Fahrzeug- und Marschkolonnen südlich der Bzura, welche permanent und mit verheerender Wirkung angegriffen wurden. Am 10. September wurde die Poznan-Armee auf eine Fläche von ca. 30 x 40 km zusammengedrängt und war in den folgenden Tagen das wichtigste Ziel der deutschen Erdkampf- und Bombenflugzeuge. General Kutrzeba sagte später über diese Schlacht: „Die heftigen Luftangriffe auf die Flußübergänge bei Wittkowitz haben, sowohl was die Zahl der eingesetzten Flugzeuge als auch die Heftigkeit der Angriffe und die geradezu akrobatische Kühnheit der Flugzeugführer betrifft, kein Beispiel. Jede Bewegung, jede Truppenansammlung, jeder Marschweg geriet unter ein alles zermalmendes Bombardement ... die Brücken wurden zerstört, die Furten blockiert und die sich stauenden Kolonnen der Soldaten dezimiert ... zu dritt fanden wir Deckung in einem kleinen Birkenwald außerhalb des Dorfes Myszory. Dort verblieben wir, unfähig uns zu rühren, bis gegen Mittag die Luftangriffe vorübergehend aussetzten. Die Fortsetzung der Schlacht hätte nur ein Ausharren bedeutet. Blieben wir an Ort und Stelle, so drohte uns allen das Grab durch die Luftwaffe."

Nach weiteren neun Tagen heftiger Kämpfe, in denen unter anderem von der deutschen 10. Armee zwei Korps zur Verstärkung der bedrängten eigenen Truppen südlich der Bzura abgezogen wurden, war die Schlacht beendet und 170.000 polnische Soldaten gingen in deutsche Kriegsgefangenschaft. Desweiteren erbeuteten die Sieger 132 Flugzeuge, 40 Panzer und 320 Geschütze. Während dieses Zeitraumes flogen die Henschel Hs 123A der II.(Schlacht)/LG 2 bis zu zehn Einsätze pro Tag. Der Einsatz der Luftwaffe hatte wesentlich zum Gelingen dieser Abwehrschlacht beigetragen.

Am 13. September 1939 bombardierten die Henschel Hs 123A der II.(Schlacht)/LG 2 erstmals Warschau. Diese Angriffe wurden vom 24. bis zum 26. September wiederholt. Nachdem die polnische Hauptstadt seit dem 19. September eingeschlossen war, warfen Flugzeuge der Luftwaffe an den folgenden fünf Tagen Flugplätter mit der Aufforderung zur Kapitulation ab. Die 120.000 in der Stadt eingeschlossenen Soldaten der Armee Warszawa unter dem Kommando von General Juliusz Rómmel reagierten aber auf diese Form der psychologischen Kriegsführung in keiner Weise. Daher begann am 25. September 1939 um 08.00 Uhr eine Bombenoffensive noch nie dagewesenen Ausmaßes. Etwas mehr als 400 Bomber, eingeschlossen acht Stukagruppen, die II.(Schlacht)/LG 2 und etwa 30 Junkers Ju 52/3m, warfen an diesem Tag 500 Tonnen Spreng- und 72 Tonnen Brandbomben über Warschau ab. Daraufhin boten am folgenden Tag die Verteidiger ihre Kapitulation an und am 27. September 1939 marschierte die Wehrmacht in die nun gefallene polnische Hauptstadt ein. Der Schlachtflieger Adolf Galland zog über diesen Feldzug folgendes Resümee: „Etwa 50 Einsätze war ich in diesen 27 Tagen geflogen. Die Gruppe hatte große Erfolge gehabt, bei insgesamt nur 10 Verlusten; darunter war unser Kommandeur. Auf dem Feldflugplatz südlich von Warschau hatte Hitler uns kurz besucht, mit uns an der Feldküche gegessen, sich berichten lassen und von dem befriedigenden Verlauf der Operationen und den hervorragenden Leistungen der Truppe gesprochen...." Wie viele seiner Kameraden wurde



Auch während des Balkanfeldzuges kamen Schlachtflugzeuge – im Bild eine Henschel Hs 123A-1 beim Start – zum Einsatz.

auch Oberleutnant Galland für seine Leistungen während des Polen-Feldzuges ausgezeichnet. Erhielt das Eiserne Kreuz II. Klasse verliehen und wurde am 1. Oktober 1939 zum Hauptmann befördert. Am selben Tag verlegte die II.(Schlacht)/LG 2 zur Auffrischung nach Braunschweig.

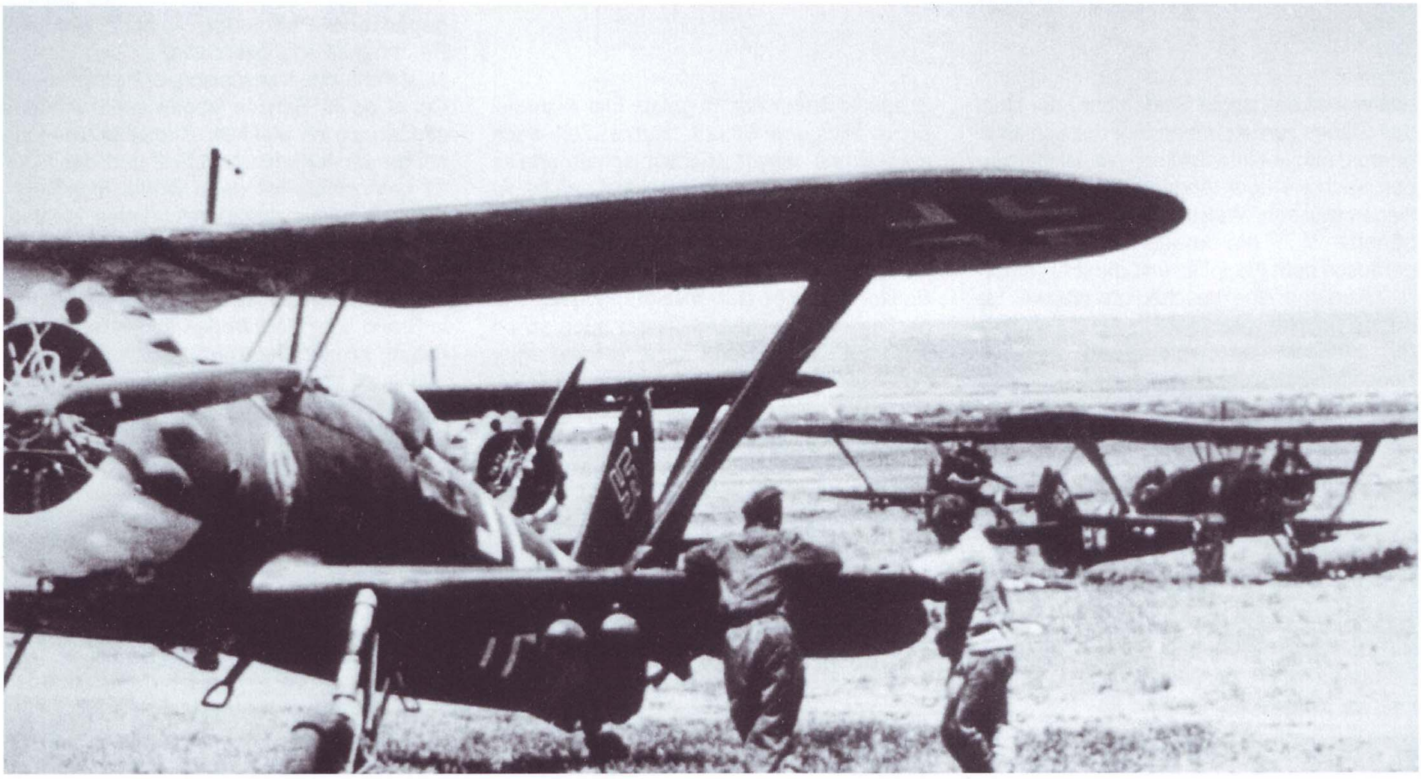
Zwei Tage zuvor, am 29. September 1939 kapitulierte schließlich auch die ca. 25 km nordöstlich von Warschau an der Weichsel gelegene Stadt Modlin und als letzte kämpfende, polnische Einheit ergab sich am 5. Oktober 1939 die Samodzielna Grupa Operacyjna (SGO) von Gen. Franciszek Kleeberg.

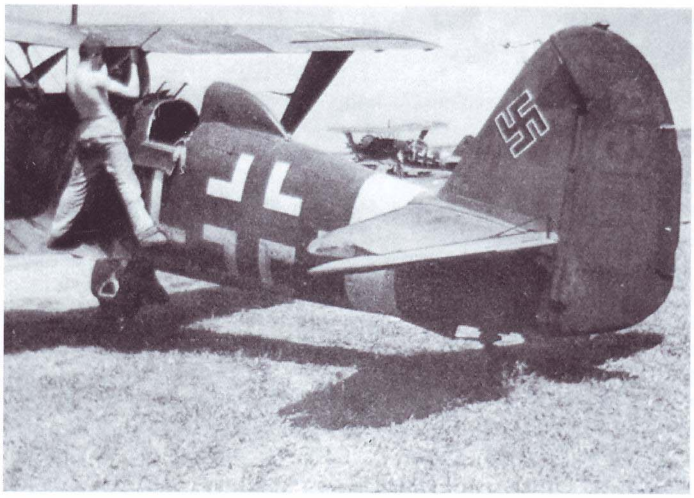
Obwohl bereits veraltet, hatten die Henschel Hs 123 während dieses Feldzuges ihre Qualitäten unter Beweis gestellt. Nach polnischen Berichten fiel während der vergangenen Kämpfe nur eine einzige Hs 123A Jagdflugzeugen der Polskie Sily Powietrzne (Polnische Luftwaffe) zum Opfer. Die übrigen Verluste während dieses Feldzuges gingen höchstwahrscheinlich alle auf das Konto der gegnerischen Flugabwehr.

Die Einsätze der Henschel Hs 123 im Westen

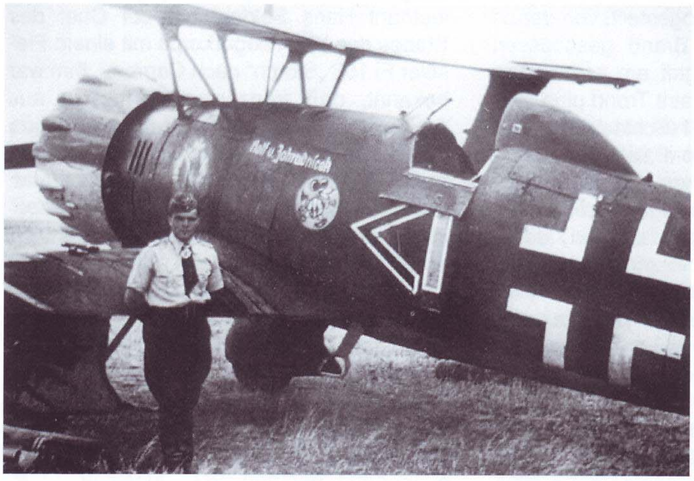
Auch im Mai 1940 stand die II.(Schlacht)/LG 2 beim VIII. Fliegerkorps unter dem Kommando von Generalmajor Wolfram von Richthofen im Einsatz. Die Schlachtgruppe verfügte zu diesem Zeitpunkt über 50 Henschel Hs 123 bei einem Klarstand von 45 Maschinen. Von ihm erhielt die Gruppe auch den Auftrag, den Vorstoß der deutschen 6. Armee des Generaloberst Walter von Reichenau nach Belgien zu unterstützen. Dieser, als Fall „Gelb“ in die Geschichte eingegangene „Angriff im Westen“ auf die Niederlande, Belgien und Frankreich begann nach mehreren Verschiebungen am 10. Mai 1940 um 05.30 Uhr. Insgesamt verfügten die Luftflotten 2 und 3 für diesen Feldzug über 1016 Jagdflugzeuge, 248 Zerstörer, 1120 Bomber, 342 Stukas und 42 Schlachtflugzeuge vom Typ Hs 123A. Die Hauptaufgaben der Schlachtflieger waren wieder Angriffe auf belgische Truppenkonzentrationen, sowie die Zerstörung der Brücken über den Albert Kanal. Am 11. Mai 1940 griffen fünf Henschel Hs 123 der II.(Schlacht)/LG 2, begleitet von Messerschmitt Bf 109E, einen belgischen Flugplatz nahe der Ortschaft Jeneffe, knapp 10 km westlich von Lüttich (Liege) an. Auf diesem Flugplatz waren zur Zeit des Angriffes neun Fairey Fox und eine Morane-Saulnier M.S.230 der 5. Staffel der III. Gruppe des 1. Regiments (5/III/1) der belgischen Aéronautique Militaire abgestellt, von denen sieben Fairey Fox in Brand geschossen wurden. Bei einem Angriff am selben Tag auf den Flugplatz von Saint Trond ging eine Henschel Hs 123A der II.(Schlacht)/LG verloren. Besagte Maschine erzielte jedoch bei ihrem Absturz noch einen „Luftsieg“, über ein belgisches Aufklärungsflugzeug. Die Renard R.31 mit der Werksnummer 7 der 9. Staffel der V. Gruppe des 1. Regiments hatte soeben vom Flugfeld abgehoben, als sie mit der abstürzenden Hs 123A kollidierte, dabei Feuer fing und ebenfalls abstürzte. Nachdem die Niederlande am 14. Mai 1940 kapituliert hatten und in Belgien mit der Besetzung Lüttichs einen Tag davor, der kampflosen Übergabe Brüssels am 17. Mai und der Einnahme Antwerpens am folgenden Tage beinahe alle militärischen Ziele erreicht waren, wurde das VIII. Fliegerkorps – und damit auch die II.(Schlacht)/LG 2 – der Luftflotte 3 unterstellt, um den Vorstoß der Panzergruppe von Kleist nach Luxemburg und die Ardennen zu unterstützen. Dabei flogen die Henschel Hs 123A zahlreiche Einsätze während des Durchbruches der deutschen Wehrmacht bei Mosa und nahmen danach auch an der Schlacht um Sedan teil. Anschließend begleiteten sie die deutschen Panzertruppen bei deren Vormarsch nach Dünkirchen und die Kanalküste. Für diese Einsätze verlegte die II.(Schlacht)/LG unter Hauptmann Otto Weiss am 21. Mai 1940 auf ihren neuen Flugplatz nach Cambrai im französischen Hinterland. Ebenfalls dort stationiert war die I./JG 21 unter dem Kommando von Hauptmann Werner Ultsch und die I./JG 51 – beide Jagdgruppen mit Messerschmitt Bf 109E ausgerüstet. Am folgenden Tag flog Oberstleutnant Hans Seidemann, der Chef des Stabes des VIII. Fliegerkorps mit einem Fieseler Fi 156 „Storch“ nach Cambrai. Ihm war bekannt, daß französische Truppen aus Amiens nach Nordosten vordrangen. Hinzu kam, daß sich das 35 km nordwestlich liegende Arras in der Hand der Briten befand, wo ebenfalls starke Panzerkräfte ausgemacht wurden. Oberstleutnant Seidemann, sowie die beiden Hauptleute Weiss und Ultsch besprachen ihr weiteres Vorgehen in dieser Krisensituation. „Wir werden die Stukagruppen gegen die Feindpanzer bei Ami-

Am 31. Dezember 1941 standen insgesamt 140 Henschel Hs 123 an der Front im Einsatz. Das Foto zeigt Hs 123B-1 der 8./SG 1 an der Ostfront.





Bei dieser Henschel Hs 123A-1 (Werksnummer 0846) von der II./SG 1, werden die Maschinengewehre gewartet.



Der erfolgreichste Schlachtflieger der Luftwaffe, Hauptmann Josef Menapace, posiert hier im Herbst 1942 als Angehöriger der II.(Schlacht)/LG 2 vor seinem bevorzugten Flugzeug, einer Henschel Hs 123.

ens einsetzen", sagte Seidemann, der Chef des Stabes zum Kommandeur der Schlachtgruppe und meinte weiter: „Vielleicht werden auch sie noch Angriffe auf die Panzer fliegen müssen, Weiss". In diesem Moment näherte sich ein knatterndes Motorengeräusch dem Flugplatz und die drei Offiziere erkannten eine beschädigte Heinkel He 46. Ohne zu landen überflog der Nahaufklärer den Platz von Cambrai und warf eine Beobachtermeldung mit einer Rauchpatrone ab. Danach drehte der angeschlagene Hochdecker wieder ab und verschwand in der Ferne. „Etwa 40 Feindpanzer und 150 Lkw mit aufgesessener Infanterie von Norden im Vorstoß auf Cambrai", stand auf der abgeworfenen Meldung der He 46 zu lesen. Diese Nachricht ließ die überraschten Offiziere die unmittelbar drohende Gefahr erkennen, in welcher die deutschen Truppen und ihr Nachschub in Cambrai schwebten. Durch diese Stadt führte nämlich auch die Hauptnachschubstraße für die weiter nach Westen vorgestoßenen deutschen Korps. Hinzu kam, daß die Stadt zu diesem Zeitpunkt außer der Flugplatz-Flak keinerlei Erdverteidigung besaß. Kurze Zeit nach dem Erhalt dieser Hiobsbotschaft erteilte Hauptmann Weiss einige Befehle und lief zu seiner Henschel Hs 123A. Gleich darauf hoben die vier Maschinen des Stabsschwarmes ab und nahmen Kurs Richtung Norden. Bereits nach nur zwei Minuten Flugzeit entdecken die vier Schlachtflieger auch schon die ersten feindlichen Panzer vor und unter sich – nur sechs Kilometer von Cambrai entfernt. Der seinem Schwarm voranfliegende Hauptmann Weiss berichtete später über diesen Flug: „In Rudeln von vier bis sechs Panzern stellten sie sich südlich des Canals de la Sensée zum Angriff bereit, während nördlich des Kanals eine lange Lastwagenkolonne nachrückte." Gemeinsam griffen nun alle vier Hs 123A den Gegner mit Bomben und Bordwaffen an. Noch während er sich auf dem Rückflug von diesem Einsatz befand, beorderte Hauptmann Weiss über Funk alle Flugzeugführer seiner Schlachtgruppe zur Einsatzbesprechung.

Unter dem Kommando von Hauptmann Otto Weiss griff die II.(Schlacht)/LG 2 im Laufe dieses Tages wiederholt die feindlichen Verbände auf den Straßen zwischen Cambrai und Arrasan im Tiefflug, mit Maschinengewehren und 50 kg Splitterbomben an. Den „persönlichen Jagdschutz" bei diesen Einsätzen übernahmen die Bf 109E der I./JG 21, da die langsamen Schlachtflieger feindliche Jagdflugzeuge wie Magnete anzogen. Schließlich griffen auch die Messerschmitt der I./JG 21 in den Erdkampf ein, während sich die Bf 109E-3 der I./JG 51 mit den Supermarine Spitfire I und Hawker Hurricane I der Royal Air Force, sowie den Morane-Saulnier M.S.406C.1 der Armée de l'Air herumschlugen. Während der ersten Einsätze gelang es den beiden Gruppen des LG 2 und des JG 21, ungefähr 20 gegnerische Panzerwagen zu zerstören, jedoch rückten die übrigen Fahrzeuge, von Infanterie begleitet, weiter unaufhaltsam in Richtung Cambrai vor. Südlich des Canals de la Sensée trafen die feindlichen Panzerkampfwagen auf das in Erwartung des Gegners in Stellung gegangene XXXIII. Flak-Regiment, welche ihre 8,8 cm-Flugabwehrgeschütze nun zur Abwehr von Panzern einsetzten. Seit den positiven Erfahrungen im vergangenen Polen-Feldzug wurde diese Fliegerabwehrkanone immer wieder mit großem Erfolg auch zur Panzerabwehr eingesetzt. In kürzester Zeit gelang dieser Flak-Einheit die Zerstörung von fünf Hotchkiss H-39-Panzern, worauf die übrigen ihren Angriff abbrachen und sich zurückzogen.

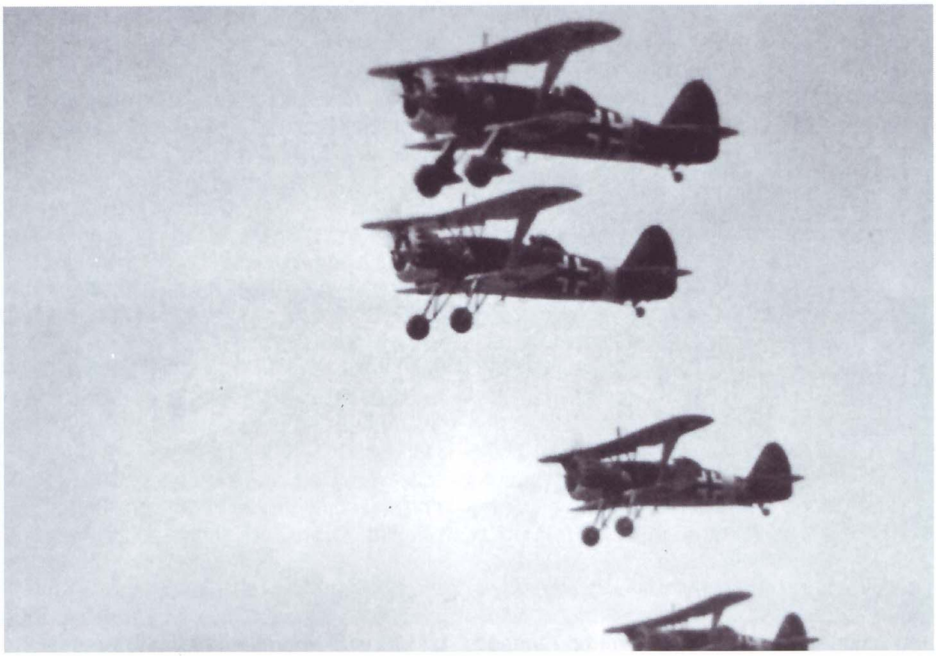
Der Hotchkiss H-39 mit einem Gewicht von 12,1 Tonnen und einer 3,7 cm-Kanone wurde als „leichter Panzer" klassifiziert und ab 1939 französischen Kavallerieeinheiten zugewiesen. Zwar war der H-39 eine erfolgreiche Konstruktion, doch hatte er mit seiner Panzerung von 40 mm keine Chance gegen die deutsche 8,8 cm-Flak, die im Verlauf des Krieges aufgrund ihrer enormen Durchschlagskraft – auch gegen weitaus stärker gepanzerte Fahrzeuge – noch größere Berühmtheit erlangen sollte.

Nachdem die französischen Panzer beim Canal de la Sensée abgewiesen wurden, stießen am 22. Mai 1940 ihrerseits die Flugzeuge der II.(Schlacht)/LG 2 und der I./JG 21 gemeinsam mit dem XXXIII. Flak-Regiment dem nun zurückweichenden Gegner nach. Dabei konnte Leutnant Gustav Rödel vom Geschwaderstab des JG 21 mit seiner Bf 109E einen der feindlichen Panzerwagen in Brand schießen. In den folgenden Tagen gelang es den Jagd- und Schlachtfliegern, nun auch unterstützt von Junkers Ju 87B-Sturzkampfbombern, die eigene nördliche Flanke von der Bedrohung durch den Gegner zu befreien und die Lage in diesem Gebiet zu stabilisieren.

Am 28. Mai 1940 unterzeichnete der belgische General Derousseaux für sein Land die Kapitulationsurkunde und – nachdem drei Tage zuvor deutsche Truppen in Paris einmarschiert waren – bot am 17. Juni 1940 auch Frankreich dem Deutschen Reich den Waffenstillstand an.

Nach dem Ende des Frankreich-Feldzuges verlegte das VIII. Fliegerkorps, mit Ausnahme der II.(Schlacht)/LG 2 in die Normandie,

Vier Henschel Hs 123A-1 des Schlachtgeschwaders 1 kehren im Jahre 1942 von ihrem Einsatz an der Ostfront zurück.



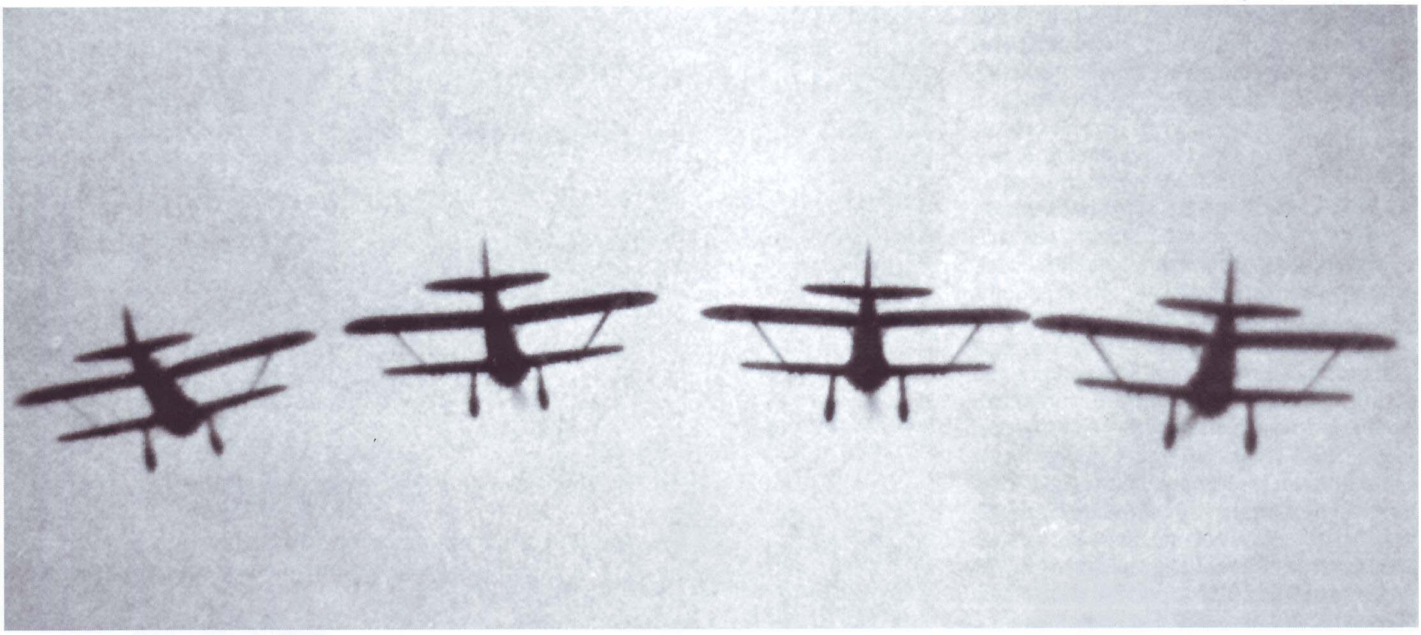
um dort an der geplanten Operation gegen Großbritannien teilzunehmen. Die II.(Schlacht)/LG 2 hingegen verlegte in die Heimat nach Braunschweig, wo zwei ihrer drei Staffeln auf Messerschmitt Bf 109E umrüsteten und anschließend weiter zur Jagdbomber-Schulung nach Böblingen, ca. 15 km südwestlich von Stuttgart, verlegten. Noch war die Dienstzeit der altgedienten Henschel Hs 123 bei der Luftwaffe nicht zu Ende und eine Zusammenlegung dieses Flugzeugmusters mit moderneren Maschinen für denselben Aufgabenbereich, wie der Messerschmitt Bf 109, der Henschel Hs 129 und der Focke Wulf Fw 190 wurde zur Regel.

Der Fall „Marita" – die Einsätze der Henschel Hs 123 am Balkan

Nachdem der jugoslawische General Simovic am 27. März 1941 mit einem Staatsstreich die Macht im Lande übernommen hatte, kündigte er sofort den zwei Tage zuvor durch die vorherige Regierung Cvetkovic unterzeichneten Beitritt zum Dreimächtepakt auf. Dieser Schwenk Jugoslawiens in Richtung der Alliierten und die Tatsache, daß der italienische Bundesgenosse in Albanien von britischen Truppen hart bedrängt wurde, führten zum Angriff der deutschen Streitkräfte, gemeinsam mit verbündeten rumänischen und ungarischen Truppen, auf Jugoslawien und Griechenland.

Am Sonntag, den 6. April 1941 um 05.15 Uhr drangen Einheiten der Wehrmacht aus Westbulgarien, Ungarn und der Ostmark (dem ehemaligen Österreich) in Jugoslawien, Albanien und Griechenland ein. Die Luftunterstützung bei diesem Feldzug übernahm die Luftflotte 4, welcher wieder das VIII. Fliegerkorps unter Generalmajor von Richthofen unterstellt war. Dieses Korps war mit allen seinen Staffeln in Bulgarien stationiert. Daher lag auch die II.(Schlacht)/LG 2 mit ihren beiden Staffeln Messerschmitt Bf 109E und einer Staffel Henschel Hs 123A auf dem Flugplatz Sofia-Vrazdebna. Aber nicht nur die II. Schlachtgruppe, sondern auch die in Krainici stationierte 10. Staffel des Lehrgeschwaders 2 (10./LG 2) war noch mit Henschel Hs 123A ausgerüstet. Weitere Einheiten dieses Lehrgeschwaders waren die in Sofia-Vrazdebna stationierte I.(J)/LG 2 mit ihren Messerschmitt Bf 109E und die 7./LG 2 mit ihren Messerschmitt Bf 110-Zerstörern. Sofia-Vrazdebna war aber auch der Absprungplatz der ebenfalls mit Bf 110 ausgerüsteten II./ZG 26.
Noch vor dem Sonnenaufgang wurden an diesem Morgen dieses 6. April 1941 die

Im Herbst 1942 flogen die Henschel Hs 123 der 7. Staffel des Schlachtgeschwaders 1 ihre Einsätze vom Flugplatz Oblivskaya aus.



Henschel Hs 123 A-1 des Schlachtgeschwaders 1 an der Ostfront.

Piloten der zum 35. Lovacka Vazduhoplovna Puk (35. Jagdflieger Regiment) gehörigen 36. Grupa (Staffel), stationiert auf dem Flugplatz Rezanovacka Kosa (Kumanovo in Mazedonien), geweckt und von unmittelbar bevorstehenden deutschen Luftangriffen in Kenntnis gesetzt. Diese 36. Jagdstaffel der JKRV (Jugoslovensko Kraljevsko Ratno Vazduhoplovstvo – Königlich Jugoslawischen Luftwaffe) unter dem Kommando von Major Drago Brezovsek verfügte mit der 111. und der 112. Eskadril über zwei Rotten (Schwärme, Flights o.ä.) von insgesamt 15 Hawker Fury II, die von ihrem britischen Hersteller auch als Yugoslav Fury bezeichnet wurden. Als im Morgengrauen zwei dieser Hawker Furies einen Patrouillenflug in Richtung Kratovo unternahmen, stießen sie auf eine Anzahl deutscher Flugzeuge, hauptsächlich dem LG 2 zugehörig, die sich im Anflug auf Rezanovacka Kosa befanden. Durch zeitgerechte Alarmierung konnten die meisten Jagd-Doppeldecker der 111. und 112. Eskadril noch rechtzeitig starten, bevor die deutschen Bomben auf ihren Flugplatz fielen. Da die meisten jugoslawischen Flugzeuge in Rezanovacka Kosa vor diesem Angriff in die Luft kamen, fielen den Bomben- und Erdkampfflugzeugen des LG 2 nur eine Hawker Fury II, ein Verbindungsflugzeug des polnischen Typs Rogalski Wigura Drzewiecki R.W.D. 13 und drei Schulflugzeuge zum Opfer. Obwohl alle Yugoslav Furies, denen der Start gelang, sich sofort beherzt in den Luftkampf mit den deutschen Flugzeugen stürzten, waren sie keine Gegner für die Messerschmitt Bf 109E und Bf 110 des Begleitschutzes und so wurden innerhalb weniger Minuten elf Hawker Fury II der JKRV abgeschossen. Während dieses Tages meldete aber auch die jugoslawische Luftwaffe vier deutsche Flugzeuge – drei Bf 109E und eine Bf 110 – als im Luftkampf zerstört. Zusätzlich blieb auch Ofw. Heinz Eckhardt von der 1.(J)/LG 2 mit seiner Messerschmitt Bf 109E vermißt. Auch wurde der Absturz einer weiteren Bf 109E dieser Staffel, sowie dreier Henschel Hs 123A der II.(Schlacht)/LG 2 gemeldet, die auf dem Rückflug von ihrem Einsatz bei Vrba in Serbien, Belica in Kroatien und Plovdiv in Bulgarien abstürzten. Es ist allerdings nicht bekannt, ob diese vier Flugzeuge durch direkte Feindeinwirkung oder wegen vorher erlittener Beschädigungen während ihres Heimfluges abstürzten bzw. ob es sich bei den drei Maschinen der II.(Schlacht)/LG 2 um Jagdbomber Bf 109E oder um Henschel Hs 123A handelte.

Am folgenden 7. April berichtete der deutsche Heeresbericht: „... an der Südostfront schreitet der Angriff unter hartnäckigen Kämpfen planmäßig fort. Starke Teile der Luftwaffe unterstützten das Vorgehen des Heeres durch Aufklärung, Angriffe gegen Kolonnen, Stellungen und Verkehrsmittel des Feindes. Wie bereits gemeldet, wurden die Festungsanlagen und andere kriegswichtige Ziele in Belgrad bei Tage mehrfach von starken Verbänden deutscher Kampfflugzeuge mit vernichtender Wirkung angegriffen ... außerdem wurden Flugplätze in Mittel- und Südjugoslawien mit nachhaltigem Erfolg bombardiert und mit Bordwaffen beschossen. Dabei gelang es zahlreiche Flugzeuge am Boden zu vernichten...“

Am Abend des 11. April hatte die Panzergruppe von Kleist zwei jugoslawische Armeen durchbrochen und ihre Panzerspitzen standen auf den Alvala-Höhen südlich von Belgrad. Wenige Stunden später traf, von Zagreb kommend, die Ostgruppe, bestehend aus einer Infanterie- und zwei Panzerdivisionen, ebenfalls vor der jugoslawischen Hauptstadt ein. Von drei Seiten angegriffen, fiel Belgrad bereits am nächsten Tag. An diesem 12. April 1941 rückten deutsche Truppen, ohne auf Widerstand zu stoßen, auch in die kroatische Hauptstadt Zagreb ein und am folgenden 21. des Monats war der Jugoslawien-Feldzug, auch „April-Krieg“ genannt, beendet.

Nach dem Fall Jugoslawiens verlegte die II.(Schlacht)/LG 2 nach Westgriechenland, wo sie neben der griechischen Elleniki Vassiliki Aeroporia (Königlich Griechische Luftwaffe) auch wieder mit der britischen Royal Air Force konfrontiert wurde. Am frühen Abend des 19. Mai 1941 führte die Luftwaffe einen Tiefangriff auf den Flugplatz Amphiklia/Lodi durch, auf dem neben Pánstwowe Zaklady Lotnicze P.Z.L. P-24G und Bloch M.B.151 des griechischen Diíkisi Aeroporías Dióxeos (Jagdfliegerkommandos) auch Gloster Gladiator der britischen Royal Air Force stationiert waren. An diesem Tag verlor die Luftwaffe zwei Dornier Do 17Z der I./KG 2 und ein oder zwei Messerschmitt Bf 109E. Zusätzlich wurde durch Flak-Feuer eine weitere Do 17Z von der III./KG 2 schwer und eine Henschel Hs 123 der II.(Schlacht)/LG 2 weniger schwer beschädigt. In der letzten Aprilwoche flog die Schlachtgruppe des Lehrgeschwaders 2 bei den Kämpfen um den Korinth-Kanal ihre letzten Einsätze in Griechenland. Am 27. des Monats rückte die Wehrmacht in Athen ein und am 30. April 1941 war die Besetzung des griechischen Festlandes abgeschlossen. Nach einer Erholungspause in der Heimat wurde die II.(Schlacht)/LG 2 schließlich an die Ostfront verlegt.

Das Unternehmen „Barbarossa“ – die Henschel Hs 123 im Rußland-Feldzug

Der Angriff auf die Sowjetunion begann am 22. Juni 1941. Die Luftwaffe bot zu Beginn dieses Feldzuges insgesamt 720 Jagd-, 1160 Bomben- und 120 Aufklärungsflugzeuge auf. Um 03.15 Uhr warfen 24 Heinkel He 111 die ersten Bomben in diesem Konflikt auf Flugplätze der V-VS (Voenno-Vozduschni Sili – Sowjetische Luftwaffe) und eröffneten damit die härteste Luftschlacht des bisherigen Krieges. Das Lehrgeschwader 2 wurde als Teil des VIII. Fliegerkorps der Luftflotte 2 unterstellt. Die primäre Aufgabe der Luftwaffe zu Beginn dieses Feldzuges war die Ausschaltung der sowjetischen Fliegerverbände. So wurden am ersten Tag dieser Offensive etwa 1200 sowjetische Flugzeuge zerstört – davon 336 Maschinen in Luftkämpfen und die restlichen Flugzeuge am Boden. Aber ab dem zweiten Tag der Offensive flog die Luftwaffe bereits Unterstützungseinsätze für die schnell nach Osten vordringende Wehrmacht. Bis zum 31. August 1941 waren insgesamt 99 Henschel Hs 123 verloren gegangen und es standen zu diesem Zeitpunkt noch 152 Maschinen im Einsatz. Ende des Jahres 1941 – am 31. Dezember standen noch 140 Hs 123 an der Front – wurden die Schlachtflieger umorganisiert, was natürlich auch die bei der II.(Schlacht)/LG 2 im Dienst stehenden Henschel Hs 123 betraf.

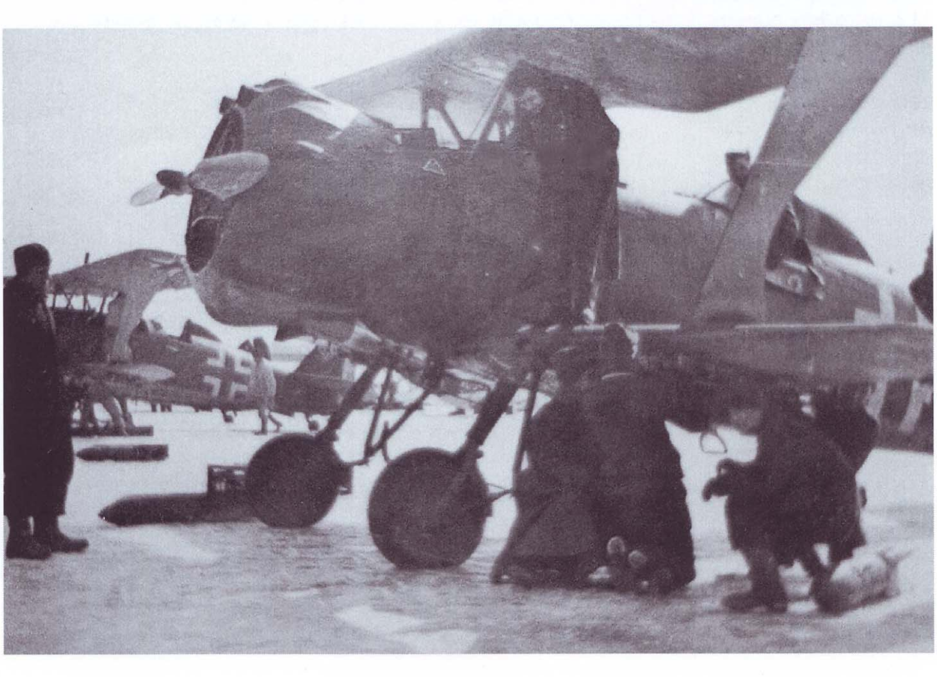
Am 13. Januar wurden in Werl, nahe Dortmund, der Stab und die I. Gruppe des Schlachtgeschwaders 1 (SG 1) aufgestellt und gleichzeitig in Lippstadt die II. Gruppe derselben Einheit. Zu diesem Zeitpunkt bestanden beide Gruppen jedoch nur aus je einer Staffel, ausgerüstet mit Henschel Hs 123, die von der II.(Schlacht)/LG 2 kamen. Beide Staffeln des SG 1 bildeten damit den Kern je einer noch zu erweiternden Schlachtgruppe. Während die I. Gruppe bald darauf mit Messerschmitt Bf 109E und zweimotorigen Henschel Hs 129B-1 ausgerüstet wurde, behielt bei der II./SG 1 beispielsweise die 7. Staffel ihre alten Hs 123 und nur die 5. und 6. Staffel erhielten die modernen Hs 129B-1 zugewiesen. Schließlich bestand das SG 1 zu aus zwei Gruppen mit insgesamt sechs Staffeln, welche der Luftflotte 4 unterstanden und vom Januar bis zum April 1942 geschult wurden. Ebenfalls am 13. Januar 1942 wurde im zentralrussischen Dugino die 8. Staffel des SG 1 mit den restlichen Besatzungen und Flugzeugen der II.(Schlacht)/LG 2 aufgestellt und dem VIII. Fliegerkorps zugeteilt.

Aufgrund der im vergangenen Winter gemachten Erfahrungen wurden in den kommenden Monaten alle im Einsatz stehenden Henschel Hs 123 im Bereich ihrer Motoren modifiziert, um für den kommenden Winter eine weiter verbesserte Einsatzbereitschaft zu ermöglichen. Außerdem wurden, obwohl die Serienproduktion bereits beendet war, aufgrund der großen Nachfrage nach diesem Doppeldecker, zwischen Januar und April 1942 noch zehn Hs 123 aus vorhandenen Ersatzteilen endmontiert und an die Luftwaffe ausgeliefert, womit kurzzeitig wieder 143 Maschinen an der Front im Einsatz standen. Im Laufe dieser Monate wurden beinahe alle Henschel Hs 123 an der Front mit einer Kopfstütze für den Piloten und teilweiser Panzerung nachgerüstet. Im Jahre 1945 schrieb Dipl. Ing. F. Nicolaus, der Chefkonstrukteur der Henschel Flugzeug Werke AG, über die Henschel Hs 123: „... daß dieser Typ als einziges Flugzeug der Luftwaffe im Winter 1941/42 für Schlachteinsätze von tief verschneiten Plätzen im Bereich der Ostfront noch in Frage kam..."

Nach dem Ende der Ausbildung verlegte der Stab des SG 1 im Frühjahr 1942 von Deutschland nach Itshki-Grammatikovo auf die Krim, wo das gesamte SG 1 dem IV. Fliegerkorps der Luftflotte 4 unterstellt wurde. Im Gegenzug verlegt die 8./SG 1 von Zentralrußland nach Deutschland, um dort auf die Messerschmitt Bf 109E-7 umzurüsten und gab dafür ihre Hs 123 an die 7./II./SG 1 ab. Die II./SG 1 hingegen verlegte in diesen Tagen von Lippstadt nach Konstantinovka und nahm von dort aus im Mai 1942 an den Kämpfen um Izym und im Raum Stalino teil. Während der Kesselschlacht um Charkov bemerkte der Schlachtflieger Hauptmann Josef Menapace, der bevorzugt die Henschel Hs 123A flog, als Erster den Durchbruchsversuch der gegnerischen Panzertruppen, der sich für die Wehrmacht fatal hätte auswirken können. Durch die prompte Weiterleitung seiner Beobachtung und die nachfolgenden, konzentrierten Angriffe seiner Schlachtgruppe, konnte dieses sowjetische Vorhaben aber vereitelt und eine Niederlage abgewendet werden. Im Juni 1942 – die Anzahl aller einsatzfähigen Hs 123 war inzwischen auf 114 Maschinen gesunken – verlegte der Stab des SG 1 nach Tatsinskaya und im folgenden August weiter nach Frolov und Tusov. Am 20. diesen Monats wurde Hauptmann Menapace, der von seinen Kameraden den Spitznamen „Bazi" erhalten hatte, für seine Leistungen das Ritterkreuz verliehen. In den beiden folgenden Monaten flog die II./SG 1 ihre Einsätze in der Gegend von Kursk und Woronesch, wobei die drei Staffeln der Gruppe gleichzeitig an verschiedenen Orten eingesetzt wurden. So operierte die 6. Staffel mit ihren Henschel Hs 129B-1 nordöstlich von Charkov, jener Industriestadt, die bis 1934 die Hauptstadt der Ukraine war, während die 5. und 7. Staffel der II. Gruppe mit ihren Hs 129 und Hs 123 zur selben Zeit von den Flugplätzen bei Shatalovka, Orel und Kursk aus zu ihren Einsatzorten starteten. Am 31. Juli 1942 übernahm das Schlachtfliegeras Hauptmann Menapace die Führung der 7. Staffel der II./SG 1.

Beinahe genau ein Monat später wurde die 5. Staffel der II./SG 1 dem JG 51 zugeteilt und für 20 Tage im Raum Orel eingesetzt. Danach verlegte die 5./SG 1 zur Auffrischung nach Jesau, zurück in die Heimat. Von dort wurde die Staffel am 5. November 1942 auf den nordafrikanischen Kriegsschauplatz weiterverlegt, wo sie ab dem 29. desselben Monats in 8.(Pz)/SG 2 umbenannt und im Raum Tunis – El Aouina gegen die britische 8. Armee eingesetzt wurde. Die Lücke, welche die nach Nordafrika verlegte Staffel bei der II./SG 1 hinterließ, wurde Anfang 1943 durch eine neue, in der Heimat neu aufgestellte 5. Staffel geschlossen, die als Erstausrüstung Focke Wulf Fw 190A erhielt. Im September 1942 stieg die 8./SG 1 von ihren Bf 109E-7 auf Henschel Hs 129B um und wurde in die autonome Staffel 8.(Pz)/SG 1 umbenannt, ähnlich der 4.(Pz)/SG 1. Am 13. September 1943 wurde der 23jährige Kommandeur der 7./SG 2, Hauptmann Josef Menapace mit seiner Henschel Hs 123A-1 (W.Nr. 2250) über Stalingrad von sowjetischen Jagdflugzeugen abgeschossen, konnte sich jedoch zu den eigenen Linien durchschlagen und saß kurze Zeit später wieder im Cockpit einer anderen „Eins-zwei-drei".

Im September 1942 wurde mit der Aufstellung des Schlachtgeschwaders 2 begonnen, welches aus verschiedenen Staffeln der III. Gruppe des Zerstörergeschwaders 1



In der ersten Novemberwoche des Jahres 1942 setzte plötzlich der Winter ein. Mit erfrorenen Fingern arbeiten die Flugzeugwarte auf diesem Foto an einer Henschel Hs 123 der 8./ SG 2.

Verlustliste des Schlachtgeschwaders 1

Datum	Werknummer	Einheit	Anmerkungen
20.1.1942	0969	8./SG 1	Hs 123A-1, am Boden zerstört
7.2.1942	0794	8./SG 1	Hs 123A-1
13.2.1942	2256	8./SG 1	Hs 123A-1
26.2.1942	2345	8./SG 1	Hs 123A-1
1.3.1942	0832	8./SG 1	Hs 123A-1, am Boden zerstört
1.3.1942	0632	8./SG 1	Hs 123A-1, am Boden zerstört
4.3.1942	2274	8./SG 1	Hs 123A-1
6.3.1942	2302	8./SG 1	Hs 123A-1
12.3.1942	2270	I./SG 1	
5.4.1942	0971	8./SG 1	Hs 123A-1
14.4.1942	2336	I./SG 1	
16.4.1942	2291	I./SG 1	
13.5.1942	2285	Stab/SG 1	
15.5.1942	2271	7./II./SG 1	Hs 123A-1
17.5.1942	2426	7./II./SG 1	Hs 123A-1
29.6.1942	0939	7./II./SG 1	Hs 123A-1
15.7.1942	2434	1./I./SG 1	Hs 123A-1
16.7.1942	2248	7./II./SG 1	Hs 123A-1
28.7.1942	2327	7./II./SG 1	Hs 123A-1
30.7.1942	0858	7./II./SG 1	Hs 123A-1
30.7.1942	2344	7./II./SG 1	Hs 123A-1
3.8.1942	0211	5./II./SG 1	Hs 123A-1
5.8.1942	0855	7./II./SG 1	Hs 123A-1
6.8.1942	0223	II./SG 1	Hs 123A-1
15.8.1942	0792	7./II./SG 1	Hs 123A-1
16.8.1942	2424	7./II./SG 1	Hs 123A-1, Motorschaden
24.8.1942	0859	7./II./SG 1	Hs 123A-1
13.9.1942	2250	7./II./SG 1	Hs 123A-1, Hptm. Josef Menapace
16.9.1942	2731	II./SG 1	Hs 123A-1
24.9.1942	0836	7./II./SG 1	Hs 123A-1
1.11.1942	2320	7./II./SG 1	Hs 123A-1
2.11.1942	0853	7./II./SG 1	Hs 123A-1
13.11.1942	2325	7./II./SG 1	Hs 123A-1
17.11.1942	0260	6./II./SG 1	Hs 123A-1
22.11.1942	2292	7./II./SG 1	Hs 123A-1
25.11.1942	0936	7./II./SG 1	Hs 123A-1
29.11.1942	0831	6./II./SG 1	Hs 123A-1, im Raum Stalingrad
26.12.1942	2312	7./II./SG 1	Hs 123A-1
3.1.1943	0865	7./II./SG 1	Hs 123A-1
3.1.1943	2287	7./II./SG 1	Hs 123A-1
3.1.1943	2268	7./II./SG 1	Hs 123A-1
25.1.1943	0837	4.(Pz)/SG 1	
9.2.1943	0863	4.(Pz)/SG 1	
11.3.1943	0832	7./II./SG 1	Hs 123A-1, durch Flak
19.4.1943	2333	7./II./SG 1	Hs 123A-1, am Boden zerstört
19.4.1943	0333	7./II./SG 1	Hs 123A-1, am Boden zerstört
28.4.1943	0961	7./II./SG 1	Hs 123A-1
5.7.1943	0848	7./II./SG 1	Hs 123A-1
6.7.1943	0943	7./II./SG 1	Hs 123A-1
5.8.1943	2271	7./II./SG 1	Hs 123A-1
25.8.1943	2300	II./SG 1	Hs 123A-1
29.9.1943	2330	2./I./SG 1	Hs 123B-1

Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

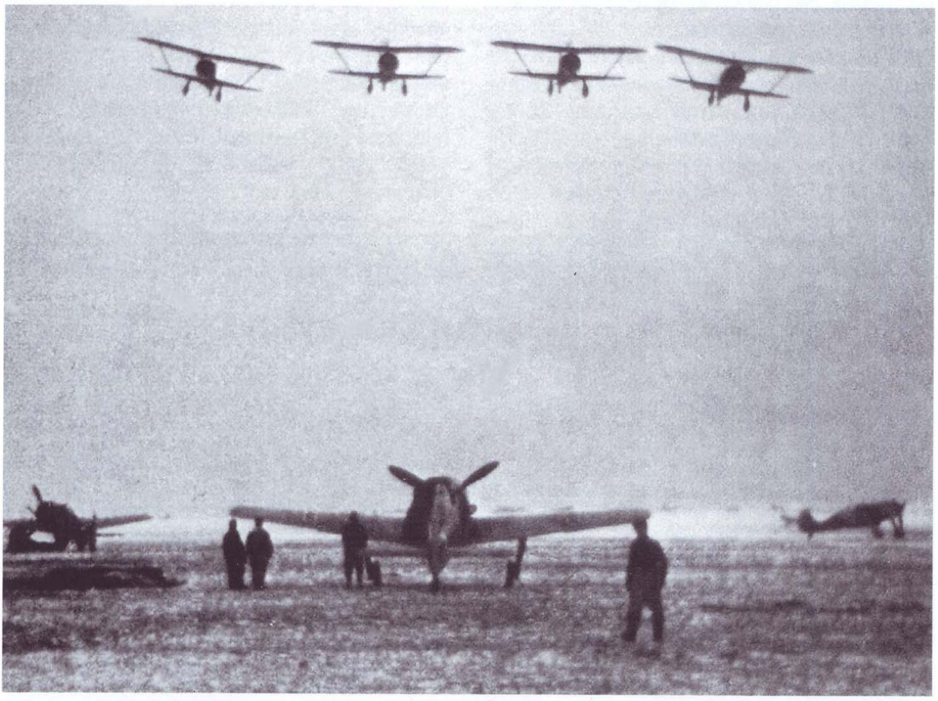
(ZG 1) und den Jabo-Staffeln der Jagdgeschwader JG 27 und JG 53 gebildet wurde. Im Dezember desselben Jahres waren bereits der Stab, sowie je zwei Gruppen mit je vier Staffeln des SG 2 aufgestellt. Die Erstausrüstung dieses neuen Geschwaders bestand hauptsächlich aus Messerschmitt Bf 109E. Focke Wulf Fw 190A, Henschel Hs 129B, Junkers Ju 87B, aber auch aus einigen Henschel Hs 123 und ein paar Flugzeugtypen der zweiten Linie.

Im Sommer und Herbst 1942 unterstützten die Henschel Hs 123 der 7./SG 1 gemeinsam mit anderen Staffeln des IV. Fliegerkorps und in Zusammenarbeit mit Einheiten des VIII. Fliegerkorps vordringlich den Vormarsch der Wehrmacht auf Stalingrad. Für dieses Vorhaben wurden die seit dem Sommer 1942 verstreut eingesetzten Staffeln der II./SG 1 wieder zusammengezogen. Während des Angriffes auf das schwer umkämpfte Stalingrad flog die II. Gruppe ihre Einsätze vom Flugplatz Oblivskaya aus. Ab dem 4. November 1942 begann sich die Großwetterlage an der Don-Front dramatisch zu ändern. Das ausgedehnte europäische Festlandhoch wurde von einer westlichen Störung zusammengedrängt und aufgespalten und gleichzeitig drang polare Kaltluft nach Süden. Am 8. November 1942 maß man in Morosowskaja, dem Flugplatz des mit Heinkel He 111 ausgerüsteten KG 55, tagsüber -15° Celsius. Es gibt Berichte nach denen in manchen Teilen des großen Don-Bogens das Thermometer über Nacht vorübergehend sogar auf bis zu -30° Celsius fiel. Durch diese große Kälte vereisten die Motoren der meisten Flugzeuge und sprangen in den folgenden Tagen nur mehr mit viel Aufwand und gutem Zureden an. Diese eisige Kälte traf die Flugzeugführer der Henschel Hs 123 mit ihren offenen Cockpits, trotz ihrer elektrisch beheizten Bekleidung, natürlich besonders hart. Ab dem 17. des Monats vermischte sich eine aus Island kommende, feuchtwarme Luftmasse mit dem russischen Kältehoch. Das bedeutete für den Raum von Stalingrad und das Wolgagebiet extrem schlechtes Wetter mit Temperaturen um den Gefrierpunkt, häufigem Eisregen, Schnee und dichtem Nebel. Durch diese Wetterlage sank auch die Flugtätigkeit der Luftwaffe und ihrer Verbündeten auf ein Minimum.

Vom 19. bis zum 23. November 1942 war das Wetter im Kampfgebiet durch abwechselnden Nebel und Schneestürme so extrem schlecht, daß beinahe jegliche Flugtätigkeit unterbleiben mußte. Dieses Schlechtwetter ausnützend, begann am Donnerstag, den 19. November – kurz vor Tagesanbruch – die Rote Armee mit einer Großoffensive, die ihren Ausgangspunkt in den nördlich von Stalingrad am Don gelegenen Brückenköpfen Kletskaja und Serafimowitsch hatte. Am Totensonntag, den 22. November 1942 vereinigten sich die beiden Stoßkeile der sowjetischen Streitkräfte bei Kalatsch und damit waren die 20 Divisionen der deutschen 6. Armee, sowie zwei rumänische Divisionen, mit insgesamt etwa 330.000 Mann eingekesselt. In diesen Wochen standen die Schlachtflieger der Luft-

Im weiteren Verlauf des Einsatzes wurde die Henschel Hs 123 Stück um Stück durch die Junkers Ju 87 Stuka ersetzt.

waffe in permanentem Einsatz, um den sowjetischen Vormarsch zu verzögern. Ab dem 6. Dezember 1942 operierten der Stab der II./SG 1 und deren 6. Staffel von Rossoh, westlich des Don und nordwestlich von Charkov aus gegen mechanisierte, sowjetische Truppen, welche die dort im Abwehrkampf stehende rumänische 3. Armee und italienische 8. Armee hart bedrängten. Die 7./SG 1, welche als einzige Staffel noch die Henschel Hs 123 einsetzte, startete in diesen Tagen hingegen hauptsächlich in das Kampfgebiet von Stalingrad. In diesem letzten Monat des Jahres 1942 belief sich der Gesamtbestand an einsatzfähigen Henschel Hs 123 nur mehr auf 109 Exemplare. Als die sowjetischen Truppen in diesen Tagen immer weiter gegen Westen vordrangen, mußten Teile des SG 1 den Flugplatz Oblivskaya räumen und zuerst nach Morosovskaya, danach nach Millerovo und schließlich nach Woroschilovgrad zurückverlegen. Anfang des Jahres 1943 flog das Schlachtgeschwader 1 seine Einsätze hauptsächlich im Donez-Becken. Während dieser Kämpfe waren die Verluste des SG 1 sehr hoch. Zu den, durch Feindeinwirkung in der Luft und am Boden zerstörten Flugzeugen kamen noch jene flugunklaren Maschinen hinzu, die aufgrund des schnellen Vormarsches der Roten Armee nicht mehr rechtzeitig in Sicherheit gebracht werden konnten und – um nicht in Feindeshand zu fallen – beim Rückzug von den eigenen Bodenmannschaften zerstört werden mußten. Am 2. Februar 1943 kapitulierte schließlich die deutsche 6. Armee im Kessel von Stalingrad und danach verlegten die Reste der II./SG 1 zur Auffrischung nach Deblin-Irena. Ab diesem Zeitpunkt erhielt das SG 1 weitere Focke Wulf Fw 190A zugeteilt und so tauschte die 5. und 6. Staffel dieser Gruppe ihre Henschel Hs 129B-1 gegen diesen modernen Jagdflugzeugtyp. Nur die 7. Staffel behielt weiterhin ihre Henschel-Doppeldecker und der Stab der II. Gruppe behielt ebenfalls einige Exemplare dieses Typs. Die Anzahl aller einsatzklaren Hs 123 an der Front erreichte Ende März 1943 mit insgesamt 27 Maschinen ihren bisherigen Tiefststand. Aber auch die I. Gruppe des Schlachtgeschwaders 1 mußte weiterhin mit ihren veralteten Flugzeugtypen auskommen. So flog die 4./SG 1 zum Beispiel immer noch ihre Messerschmitt Bf 109E-Jagdbomber. Nach der Umschulung der Piloten der 5. und 6. Staffel auf die Fw 190A verlegte die gesamte II. Gruppe des Schlachtgeschwaders 1 wieder an die Ostfront – diesmal zuerst nach Pavlograd in die Zentral-Ukraine. Im April 1943 verlegte die Schlachtgruppe dann in das Gebiet nördlich des Kaukasus, um von Anapa aus die deutsche 17. Armee zu unterstützen, die von der Roten Armee am Kuban-Brückenkopf eingekesselt worden war. Bei diesen Einsätzen sahen sich die Piloten der II./SG 1 mit einer erdrückenden Luftüberlegenheit seitens der sowjetischen Luftstreitkräfte, welche etwa 1:4 betrug, konfrontiert. Aber auch auf ihrem Flugplatz wurden die Schlachtflieger immer wieder das Ziel von Angriffen sowjetischer Bodenstreitkräfte. Weitere Verluste an Mensch und Material verursachten auch die häufigen Luftangriffe der V-VS auf Anapa. So wurden einige Henschel Hs 123 der 7. Staffel Opfer dieser Bombardements und Tiefangriffe, wie beispielsweise am 19. April 1943, als die beiden Henschel Hs 123 mit den Werksnummern 2333 und 0333 während eines Bombenangriffes sowjetischer Flugzeuge am Boden zerstört wurden. Zur Unterstützung der deutschen Offensive bei Kursk Anfang Juli 1943 verlegte die II./SG 1 in den Donez-Bogen. Ende diesen Monats verfügte die Luftwaffe nur noch über 21 aktive Henschel Hs 123. Im



Henschel Hs 123 der Ergänzungsstaffel des Schlachtgeschwaders 1 im Anflug auf das eigene Flugfeld. Am Boden warten die modernen Nachfolger dieser alten Schlacht-Doppeldecker – Focke Wulf Fw 190A.

folgenden August mußte die Schlachtgruppe vor der vordringenden Roten Armee nach Rudka zurückverlegen und unterstützte von dort aus die Verteidigung von Charkov. Bei einem neuerlichen Rückzug verlegte die II./SG 1 dann in den Südteil der Stadt Kiew, welche seit 1934 Hauptstadt der Ukraine ist. Von dort aus flogen die Fw 190A und Hs 123 der II./SG 1 laufend Angriffe auf die gegen diese Stadt vorrückenden sowjetischen Truppen. Im September 1943 standen nur mehr dreizehn Hs 123 an der Front im Dienst. Am 6. Oktober 1943 wurde Hauptmann Josef Menapace mit seiner neuen Maschine, der Focke Wulf Fw 190A-6, WNr. 550432, erneut abgeschossen. Sein Gegner war diesmal die sowjetische Flugabwehr und diesen zweiten Abschuß überlebte das erfolgreichste Schlachtfliegerass der Luftwaffe nicht. Den Großteil seiner ungefähr 700 Schlachtflüge, bei denen er auch zwei Luftsiege erzielten konnte, führte er mit dem von ihm am meist geschätzten Flugzeugtyp durch: der Henschel Hs 123.

Ende Oktober 1943 wurden die Schlachtgeschwader 1 und 2, sowie die Ergänzungsschlachtgruppe aufgelöst und die Bezeichnungen der Staffeln geändert. So wurden zum Beispiel aus der 5., 6. und 7. Staffel der II./SG 1 die 6., 7. und 8. Staffel der SGr 2. Auch die autonome 8.(Pz)/SG 1 änderte in diesem Monat ihren Namen und wurde in 11.(Pz)/SGr 9 umbenannt. Alle Flugzeuge der beiden bisherigen Schlachtgeschwader wurden somit an die neu gegründeten Schlachtgruppen SGr 1, SGr 2, SGr 9, SGr 151 und SGr 152 abgegeben. Darunter befanden sich noch immer einige Henschel Hs 123 – Ende 1943 waren es noch zehn Exemplare. In diesen Tagen tauschte die in Dugino, Zentralrußland, stationierte 4./I./SG 1 ihre veralteten Messerschmitt Bf 109E gegen Henschel Hs 129B und wurde danach für kurze Zeit als autonome Staffel mit der neuen Bezeichnung 10.(Pz)/SG 9 dem VIII. Fliegerkorps zugeteilt.

Das Schlachtgeschwader 1 verfügte auch über eine Schulungsstaffel, die als Erg.Staffel/SG 1 bezeichnet wurde und am 13. Januar 1942 aus den Besatzungen und Flugzeugen der zuvor aufgelösten Erg.Staffel (Schlacht)/LG 1 gebildet wurde. Im Verlauf des Jahres 1942 kehrte diese Erg.Staffel/SG 1 aus dem südrussischen Novotscherkassk in die Heimat zurück, wo der aus Henschel Hs 123 bestehende Flugzeugpark dieser Einheit durch einige Messerschmitt Bf 109E-7 ergänzt wurde. Bekannte Kennungen dieser Ergänzungsstaffel sind: CK+ZW „weiße 2", BV+WM „weiße 6", PF+UV „weiße 7", PJ+AZ „weiße 8", CK+KZ „weiße 10" und CN+AX „weiße 12".

Im Februar 1943 entstand als neue Formation die Erg.Schlachtgruppe, welche neben einigen unverwüstlichen Henschel Hs 123 auch Hs 129, Messerschmitt Bf 109, Bf 110, Focke Wulf Fw 190 und Arado Ar 96 erhielt. Acht Monate später wurde die Ergänzungsschlachtgruppe aber, wie bereits erwähnt, gemeinsam mit den beiden Schlachtgeschwadern der Luftwaffe wieder aufgelöst.

Während ihres Einsatzes in der Sowjetunion war das Schlachtgeschwader 1 mit einer Reihe von verschiedenen Flugzeugtypen ausgerüstet, die auch für Aufklärungs- und Verbindungsaufgaben dienten. So verfügte zum Beispiel die I./SG 1 bis zu ihrer Auflösung im Oktober 1943 neben Henschel Hs 123A-1 und B-1 auch über Messerschmitt Bf 109E-6, E-7, E-8 und G-4, Klemm Kl 35, Bücker Bü 131, Fieseler Fi 156C „Storch", Messerschmitt Bf 110, sowie Focke Wulf Fw 190A-2, A-4, A-5, A-6, F-3 und Henschel Hs 129B-1, wobei der zuletzt genannte Typ am häufigsten vertreten war.

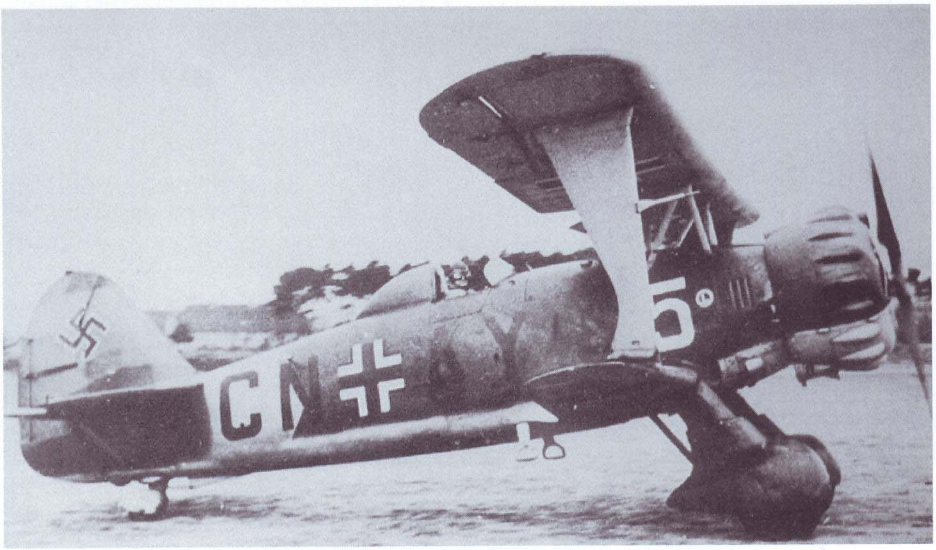
Der inzwischen zum Generaloberst beförderte Wolfram Freiherr von Richthofen, der anfangs der Henschel Hs 123 eher kritisch gegenüberstand, hatte diesen unverwüstlichen Doppeldecker seit seiner Zeit in Spanien zu schätzen gelernt. Ein wesentlicher Beitrag zu seiner steigenden Wertschätzung gegenüber diesem Flugzeug war sicherlich auch die Tatsache, daß die Hs 123 während der extrem strengen Winter in Rußland das einzige, stets einsatzbereite Flugzeug der Luftwaffe war. Einmal meinte er sogar überschwenglich, daß mit 1000 Stück Henschel Hs 123 bei rechtzeitigem Einsatz der Ostfeldzug hätte gewonnen werden können. Deshalb versuchte Generaloberst von Richthofen im Jahre 1943 die Fertigung dieses langlebigen Doppeldeckers erneut in Gang zu bringen, was aber aufgrund des zunehmenden Rohstoffmangels und der sich zunehmend verschlechternden Kriegslage nicht mehr möglich war. Leider waren nach der Einstellung der Serienproduktion dieses Flugzeuges alle dafür benötigten Pläne, Formen und Maschinen bereits vernichtet worden. Außerdem hätte eine Wiederaufnahme der Produktion dieses alten Schlacht-Doppeldeckers die Produktion der neueren Henschel Hs 129 beeinträchtigt, die – trotz aller Vorzüge der Hs 123 – von der Führung der Luftwaffe als wesentlich wichtiger eingeschätzt wurde.

Im folgenden Jahr 1944 wurden dann auch die restlichen Henschel Hs 123 – es standen am 31. März 1944 insgesamt nur mehr elf Maschinen an der Front – aufgrund starker Verschleißerscheinungen vom Fronteinsatz abgezogen und ins Hinterland an Schuleinheiten abgegeben.

Die Henschel Hs 123 als Schul- und Verbindungsflugzeug

Zwischen dem November 1938 und dem Januar 1940 stellte die Luftwaffe insgesamt 34 Schul/Fliegerausbildungsregimenter (Sch/FlAusbRgt) auf, die in ihrem Flugzeugpark neben Schulflugzeugen auch Kampfflugzeuge für die operative Schulung besaßen. So standen zum Beispiel auch die Henschel Hs 123 bei den Schul/Fliegerausbildungsregimentern 13, 41, 61, 62, 71 und 72 im Dienst. Später wurden diese Ausbildungsregimenter in Flugzeugführerschulen (FFS A/B) umbenannt, wobei die verschiedenen Nummern beibehalten wurden. In den Monaten November und Dezember 1939, sowie im Februar 1940 wurden zusätzlich auch die FFS A/B 115, 116 und 117 aufgestellt, die ebenfalls Hs 123 in ihren Beständen hatten. Weitere Schuleinheiten der Luftwaffe, welche die Henschel Hs 123 einsetzten, waren die Stukaschulen 1 und 2, die Stuka-Vorschulen 1, 2 und 3, sowie die Fluglehrerschule der Luftwaffe. Diese letztgenannte Schuleinheit verfügte über mindestens 27 verschiedene Flugzeugmuster, darunter auch zahlreiche erbeutete Maschinen.

Vereinzelt standen Henschel Hs 123 auch bei anderen Geschwadern der Luftwaffe im Dienst, wie zum Beispiel bei der KGrzbV 50. Diese Kampfgruppe bestand aus vier Staffeln, die mit ihren Segelflugzeugen Infanterie hinter den feindlichen Linien absetzen sollten.



Diese Henschel Hs 123 „weiße 5" mit der Kennung CN+AY gehörte zum Bestand der Flugzeugführerschule A/B 13, die im Jahre 1940 von Neubiberg nach Pilsen verlegte, wo auch diese Aufnahme entstand.
Foto: Archiv Michael Meyer/Paul Stipdonk

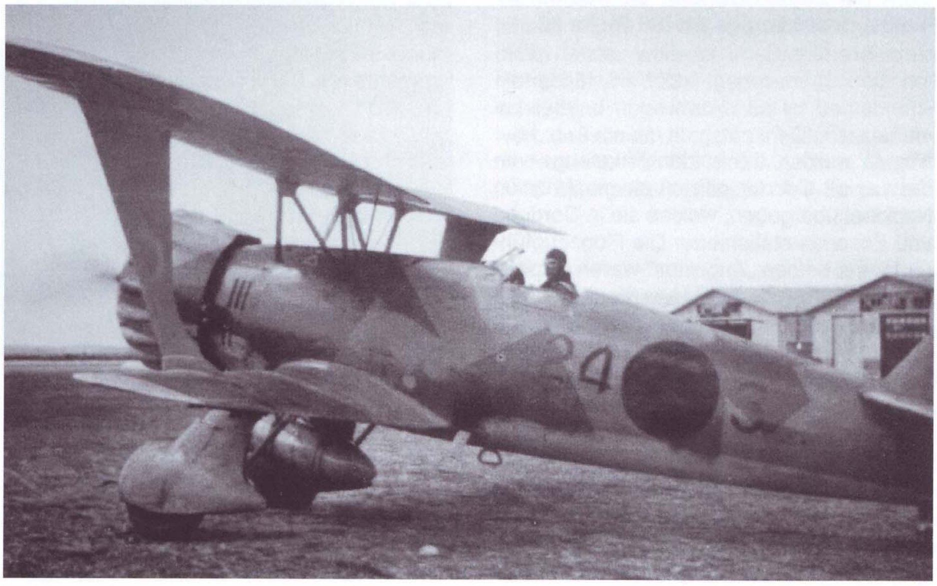
Unter fremder Flagge

Die Henschel Hs 123 bei der Legion Condor

Am 13. Juli 1936 wurde in Madrid der nationale Politiker Calvo Sotelo ermordet. Dies wurde zum allgemeinen Zeichen der Erhebung, der sich auch Teile des spanischen Heeres anschlossen. Anfänglich sah die Lage für die Nationalisten jedoch nicht erfolgversprechend aus, denn starke Kräfte, die ihre Sache unterstützten, befanden sich jenseits von Gibraltar in Spanisch Marokko. Am Nachmittag des 17. Juli 1936 begann in Melilla, in Spanisch Marokko, unter der Führung der Generäle Mola, Sanjurjo, Godéd, de Llano und Francisco Franco y Bahamondes eine Militärrevolte. In vielen Teilen Spaniens kam es zu Kämpfen zwischen Anhängern der republikanischen Regierung (Republikaner) und der Aufständischen (Nationalisten). Insgesamt revoltierten zwölf Garnisonen in Spanien und fünf weitere in Spanisch Marokko. Nach der ersten Frontenbildung waren etwa 3/5 Spaniens republikanisch und die restlichen 2/5 national besetzt. General Francisco Franco y Bahamondes schickte Emissäre mit dem Ersuchen um Unterstützung nach Rom und Berlin. Die Nationalisten verfügten zu diesem Zeitpunkt nur über 75 Flugzeuge, 44 weitere konnten von ihnen erbeutet werden und 25 Maschinen wurden zusätzlich angekauft. Im Verlauf des Bürgerkrieges erhielten die Nationalisten jedoch insgesamt 542 Militärflugzeuge aus Deutschland und weitere 710 aus Italien geliefert.

Nachdem in der zweiten Septemberwoche 1936 in Berlin die Unterstützung der spanischen Nationalisten unter dem Decknamen Operation „Feuerzauber“ beschlossen wurde, erreichten neben einer Reihe weiterer deutscher Flugzeugtypen noch im selben Monat die ersten zwei Henschel Hs 123A-0 Spanien. In Transportkisten verpackt, wurden die beiden Hs 123-Vorserienmaschinen von dem deutschen Frachtschiff „Wigbert“ im Hafen von Cadiz ausgeladen. Danach brachte man die beiden Flugzeuge auf den Flugplatz Tablada bei Sevilla, wo die Doppeldecker unter deutscher Leitung zusammengebaut und eingeflogen wurden. Im Oktober wurde eine dritte Hs 123A-0 geliefert und mit diesen ersten drei Maschinen dieses Typs wurde die Patrulla de bombardeo en picado (Stuka-Rotte) aufgestellt, welche anfangs auf dem Flugplatz Jarez de la Frontera stationiert wurde und ab Dezember 1937 organisatorisch zur Versuchs Jagdgruppe 88 (VJ/88) der Legion Condor gehörte. Diese ersten drei spanischen Henschel Hs 123A, die von deutschen, Flugzeugführern geflogen wurden, erhielten die taktischen Kennungen 24•1, 24•2 und 24•3 zugewiesen. Erster Kommandeur dieser Patrulla wurde Leutnant Heinrich Brücker, der von seinen spanischen Kameraden den Spitznamen „Rubio“ („blond“) erhielt. Die Flugzeugführer der beiden anderen Hs 123A-0 waren die Unteroffiziere Emil Rückert und August Wilmsen. Am 25. März 1937 erlitt die Patrulla de bombardeo en picado ihren ersten Verlust, als Unteroffizier Rückert über Aravaca – am Stadtrand von Madrid – von der republikanischen Flugabwehr abgeschossen wurde. Zwar gelang es ihm mit seinem Fallschirm abzuspringen, doch wurde er nun, während er an diesem langsam zwischen den Frontlinien niederschwebte, von der gegnerischen Infanterie weiterhin beschossen und dabei schwer verwundet. Von der nationalistischen Frontlinie aus beobachtete aber auch der marokkanische Soldat Aomar Ben Abdelá, ein Angehöriger der 6. Kompanie der Grupo de Fuerzas Regulares Indigenas No. 4 „Larache“ das Geschehen. Gemeinsam mit einigen seiner Kameraden wollte der dem inzwischen im Niemandsland gelandeten deutschen Piloten Hilfe leisten und so arbeitete er sich an das Wrack der, ebenfalls zwischen den Fronten abgestürzten Henschel Hs 123A-0 heran, um dort vor dem permanenten feindlichen Feuer Deckung zu finden und anschließend nach dem deutschen Flieger zu suchen. Beim Flugzeugwrack angekommen, entdeckten Abdelá und seine Kameraden sehr bald Unteroffizier Rückert, der inzwischen aber seinen Verwundungen erlegen war.

Im Frühjahr 1937 erreichten drei weitere Henschel Hs 123A Spanien, erhielten die Kennungen 24•4, 24•5 und 24•6 und wurden ebenfalls der Patrulla de bombardeo en picado der VJ/88 zugeteilt, welche somit nun über fünf Maschinen verfügte. Etwa zur gleichen Zeit kamen auch Feldwebel Fritz Hillmann und Unteroffizier Hermann Beuer als Flugzeugführer zu dieser Einheit. Am 1. April 1937 wurde die VJ/88 aufgelöst und die Henschel Hs 123A bildeten ab diesem Zeitpunkt die unabhängige Staffel Stuka 88. Diese neu gegründete Einheit bestand insgesamt aus nur 15 Mann, zu denen auch die beiden Zivilisten Werner Busch und Walter Krone, beide Angehörige der Henschel Werke, zählten. Als Staffelemblem erhielten die Hs 123A dieser Einheit einen roten Teufelskopf seitlich auf dem Rumpf, vor dem Cockpit, aufgemalt.



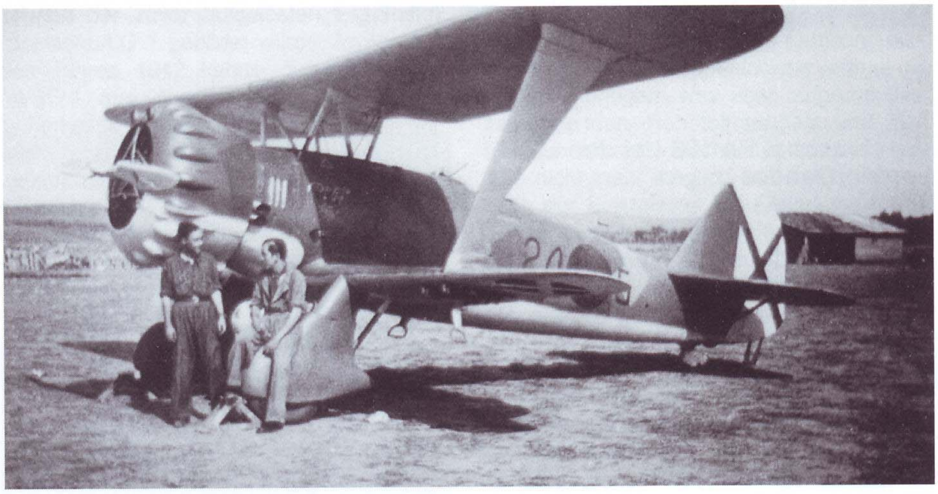
Die Henschel Hs 123A-0 mit der Kennung 24•3 zählte zu den ersten drei Flugzeugen dieses Typs, die 1937 nach Spanien geliefert wurden.

Nach dem Ende ihrer Einsatzzeit vor Madrid verlegte die Stuka 88 nach Vitoria, um von dort aus bei der Endphase der Kämpfe um das 45 km entfernte Bilbao eingesetzt zu werden. Während der Belagerung dieser Stadt durch die Nationalisten ging am 22. Mai 1937 die zweite Henschel Hs 123A verloren, als das Flugzeug im Raum von Ochandiano, nahe Bilbao, von gegnerische Flugabwehr getroffen wurde. Am 11. Juni desselben Jahres wurde im selben Kampfgebiet, in der Gegend von Cinturón de Hierro, die dritte Hs 123A der Stuka 88 abgeschossen. Diesmal traf es Unteroffizier August Wilmsen, der während seines Angriffes auf eine republikanische Befestigung der feindlichen Fliegerabwehr zum Opfer fiel.

Unbestätigten Berichten zufolge wurde im ersten Halbjahr 1937 noch eine vierte Hs 123A der Stuka 88 – diesmal allerdings durch einen Unfall – zerstört.

Die Henschel Hs 123 bei der Aviación Nacional und der Ejército del Aire Español

Ende Juni 1937 standen bei der Stuka 88 nur mehr die beiden Henschel Hs 123A mit den Kennungen 24•3 und 24•5 an der nationalen Südfront im Einsatz. Im folgenden



Am 1. April 1937 wurde die VJ/88 aufgelöst und die hier fotografierte Maschine 24•5 bildete ab diesem Zeitpunkt, gemeinsam mit den übrigen Henschel Hs 123A der Legion Condor, die neu aufgestellte, unabhängige Staffel Stuka 88.

August wurden die beiden Flugzeuge von der Legion Condor offiziell an die Aviación Nacional übergeben, welche sie in Cordoba und Posadas stationierte. Die Flugzeugführer dieser beiden „Angelitos“ waren Capitán (Hauptmann) Antonio Bazán Martinez – ein Ingenieur und ehemaliger Pilot eines Aufklärungsflugzeuges – Teniente (Oberleutnant) Antonio Garcia Delgado, ebenfalls ein Ingenieur und ehemaliger Bomberpilot, sowie die beiden Alférezes (Leutnants) Mariano Varona Trigueros – der von einer Breguet Br.XIX-Staffel kam – und José Velaz de Medrano Echevarria, ein ehemaliger Zivilpilot. Als Reserve standen noch Capt. José Guitart Rodriguez – ebenfalls ein ehemaliger Br.XIX-Pilot – und die Alférezes Emilio Ugarte Ruiz und Alfonso de Vierna Pita zur Verfügung. Während Ruiz seine Flugausbildung in Deutschland erhalten hatte, kam de Vierna Pita von der mit Fiat C.R.32 ausgerüsteten 5° Escuadrilla.

Von Cordoba und Posadas aus flogen die Hs 123A zahlreiche Einsätze, die zum Teil auch mit anderen Staffeln der Aviación Nacional durchgeführt wurden. Ende 1937 standen die beiden Hs 123A im Raum Teruel an der Aragon-Front im Dienst, wobei sie tägliche Einsätze von den Flugplätzen Alfaro und Bello aus flogen. Neben ihren Kampfeinsätzen führten die Piloten dieser Einheit mit den beiden Maschinen bis Ende Januar 1938 auch zahlreiche Übungsflüge durch. Danach wurden die beiden Flugzeuge wieder im Süden des Landes, an der Andalusischen Front, stationiert. Im Frühjahr und Sommer 1938 flogen die „Angelitos“ dort hauptsächlich Begleitschutz für die Aero A-101 „Ocas“ („Gänse“) der Grupo 5-G-17. Durch ihre häufigen Einsätze wurden die beiden Henschel Hs 123A mit der Zeit aber so stark abgenützt, daß sie gegen Ende des Jahres 1938 als „nicht mehr flugfähig“ auf den Flugplätzen Granada und Calzadilla de los Barros, nahe Badajoz, abgestellt wurden. Auch ihre Piloten waren inzwischen zu anderen Staffeln der Aviación Nacional versetzt worden. Etwa zu dieser Zeit gelang es den beiden Alférezes Antonio Paris Granados und Pedro Beca von der Grupo Mixto 86-70, ihren Kommandeur, Capitán Fernando Martinez Mejías davon zu überzeugen, die zwei Henschel Hs 123A zu überholen und wieder in Dienst zu stellen, da die beiden Schlachtflugzeuge eine wertvolle Ergänzung für ihre Escuadrilla 4-E-10 der Grupo Mixto 86-70 sein würden. Diese Staffel hatte zu dieser Zeit einige Heinkel He 70F „Rayos“ („Blitz“), zwei Junkers Ju 86D „Jumos“ und eine erbeutete Tupolew SB-2 „Katiuska“ in ihrem Bestand. Nachdem sich Capitán Mejías von seinen beiden Leutnants hatte überzeugen lassen, wurden die beiden „Angelitos“ zur Überholung nach Tablada bei Sevilla gebracht. Dabei stellte sich heraus, daß unter anderem die Generatoren für das elektrische Zündsystem der vier 50 kg Bomben unter den Tragflächen vollkommen ausgefallen waren. Trotz aller Bemühungen gelang es aber dem spanischen Bodenpersonal nicht, die defekten Generatoren des deutschen Bombenabwurfsystems zu reparieren. Schließlich entschloß man sich, dieses elektrische System gegen ein mechanisches des spanischen Typs Santiago Mendi auszutauschen, welches für spanische 70 kg Bomben ausgelegt war. Bei diesen Splitterbomben ragte an deren Spitze als Abstandszünder eine etwa einen Meter lange Stange heraus, welche die Bombe beim Aufprall knapp einen Meter über dem Boden zur Explosion brachte. Diese Explosion knapp über dem Boden vervielfachte die Splitterwirkung der Bombe um ein vielfaches und hatte eine verheerende Wirkung auf die feindliche Infanterie. Während des Zweiten Weltkrieges wurde ein ähnliches Zündsystem auch von der Luftwaffe eingesetzt. Mit dieser neuen Waffe ausgerüstet, standen die beiden Henschel Hs 123A bei der Grupo Mixto 86-70 in ihrer bewährten Rolle als Erdkampfflugzeuge bis zum Ende des Spanischen Bürgerkrieges im Einsatz. Im Februar 1938 flogen die beiden „Angelitos“ bei Teruel erstmals auch gemeinsam mit den drei Junkers Ju 87A-1 der „Jolante-Kette“ und der Heinkel He 112 von Oberleutnant Günther Radusch Tiefangriffe auf republikanische Truppen.

Am 23. Dezember 1938 entdeckte Alférez Pedro Beca von der Escuadrilla 4-E-10 der Grupo Mixto 86-70 während eines Einsatzfluges im Bahnhofes von Martos einen republikanischen Eisenbahnzug. Dieses verlockende Ziel konnte er sich nicht entgehen lassen und so ging er aus etwa 1200 m Flughöhe mit seiner Henschel Hs 123A für einen Bombenwurf in den Sturzflug über. In etwa 600 m Höhe löste er über dem Ziel die ersten seiner vier Bomben aus. Nur Sekundenbruchteile später traf sein Flugzeug jedoch ein heftiger Schlag, dem anhaltend starke Vibrationen folgten. Erschrocken warf Beca seine restlichen Bomben im Notwurf ab und hatte Mühe, seine bockende Maschine während seines Rückfluges nach Casto del Rio stabil in der Luft zu halten. Von seinem Cockpit aus konnte er die Ursache des Schlages und der heftigen Vibrationen nicht erkennen und stellte während der ihm endlos scheinenden Zeitdauer seines Rückfluges zahlreiche Vermutungen über deren Ursache an. Schließlich tauchte Casto del Rio unter seiner Maschine auf und Leutnant Beca konnte seine „Angelito“ glücklich auf einem Feld notlanden. Später wurde festgestellt, daß beim Bombenwurf auf den Bahnhof von Martos eine seiner 70 kg Bomben den Propeller der Henschel Hs 123A gestreift und dabei schwer beschädigt hatte. Da die Hs 123A über keine Sturzflugbremsen verfügte, dauerte es in der Regel eine Weile, bis die im Sturzflug ausgelösten Bomben das ebenfalls noch stürzende Flugzeug – üblicherweise in etwa 50 cm Entfernung – passierten bzw. überholten. Eine kleine Krümmung in den Stabilisierungsflossen einer der beiden inneren Bomben konnte diese dann während ihres Falles in Richtung des drehenden Propellers driften lassen, wie es offenbar Alférez Pedro Beca passiert war. Noch heute wundern sich Fachleute beim Betrachten der damals kurz nach der Notlandung gemachten Fotografien, wie es Beca damals gelungen war, mit seinem schwer beschädigten Flugzeug die etwa 30 km von Martos nach Casto del Rio zurückzufliegen, ohne unterwegs abzustürzen. Nachdem der schwer beschädigte Propeller von Beca's Maschine provisorisch durch die Luftschraube einer Junkers Ju 52/3m ersetzt worden war, überflog er seine „Angelito“ zur Generalüberholung von Casto del Rio nach Tablada bei Sevilla, wo man noch eine Reihe weiterer Beschädigungen entdeckte. Dieser Vorfall weckte auch großes Interesse bei den zuständigen Stellen der Legion Condor und kurz danach erschienen deutsche Techniker in Tablada und führten eine Anzahl von Tests durch, um dieses Problem künftig vermeiden zu können. Man kam schließlich zu dem Schluß, daß der Verlust einer Hs 123A der Legion Condor am 22. Mai 1937 im Raum Ochandiano seine Ursache nicht – wie ursprünglich angenommen – durch die feindliche Flugabwehr, sondern möglicherweise durch einen ähnlichen Unfall hatte. Außerdem war auch bekannt, daß die deutschen SC 50-Bomben, die ja einen elektrischen Zünder hatten, noch unter der Tragfläche hängend, manchmal auch durch Erschütterungen zum Explodieren neigten.

Am 28. März 1939 rückten nationalistische Truppen unter der Führung von General Francisco Franco y Bahamondes in die spanische Hauptstadt Madrid ein und am folgenden 31. des Monats war der Spanische Bürgerkrieg offiziell beendet.

Erst nach dem Ende des Konfliktes werden zwölf weitere, bereits bezahlte Henschel Hs 123A-1 an die Aviación Nacional ausgeliefert. Der Einzelpreis dieser zwölf Flugzeuge betrug 86.511,33 Reichsmark bzw. 297.598,97 Pesetas. Gemeinsam mit den beiden vorhandenen Maschinen werden diese 14 „Angelitos“ nun unter dem Kommando von Capitán Fernando Martinez Mejías in der Grupo 24 zusammengefaßt und in Tablada stationiert. Bereits im September desselben Jahres wurde die Grupo 24 in Escuadrilla de bombardeo en picado (Sturzbomberstaffel) der 2° Region Aérea umbenannt und erhielt mit Capitán Antonio Sanz Garcia Veas einen neuen Kommandeur. Am 19. Dezember 1939 wechselte die Einheit nochmals ihren Namen und hieß von nun an 61° Escuadrilla.

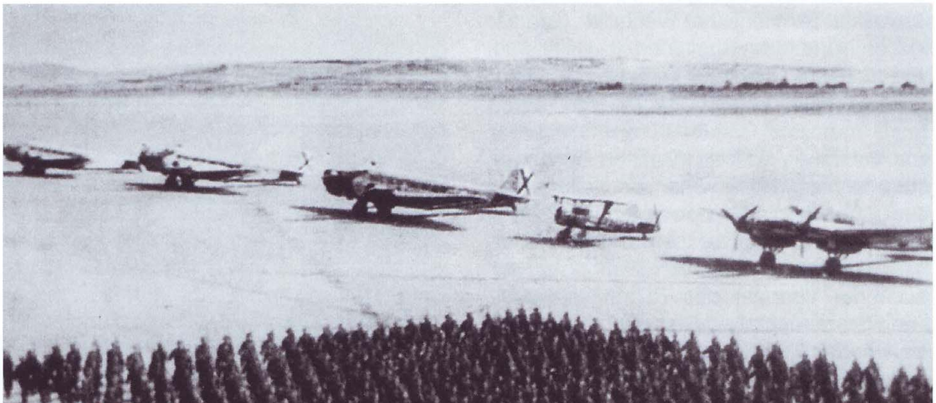
Am 20. Februar 1940 sandte der spanische Luftfahrtminister Don Juan Yagüe an Generalissimo Francisco Franco y Bahamondes ein Schreiben, in welchem er diesem seine Absicht alle 14, noch im Dienst stehenden Henschel Hs 123A zu verkaufen, mitteilte. Als Begründung dieser Maßnahme führte er an, daß die Ersatzteilsituation für die „Angelitos“ so schlecht sei, daß dieser Flugzeugtyp im Falle eines bewaffneten Konfliktes nicht einmal mehr zwei Monate lang im Einsatz gehalten werden können. Da die Hs 123A aber bereits zu veraltet waren, gelang es dem spanischen Luftfahrtminister nicht, einen Käufer für seine 14 Maschinen zu finden – ebenso wie auch die Henschel Werke in Deutschland nach China und Spanien keine weiteren Auslandskunden für diesen Typ mehr gewinnen konnten. Aufgrund ihrer Unverkäuflichkeit blieben die Henschel Hs 123A der spanischen Luftwaffe auch ab dem März 1940 weiterhin als unabhängige Staffel in Tablada stationiert und das auch dann, als andere zeitgenössische Flugzeugmuster der Ejército del Aire Español außer Dienst gestellt wurden. Als Kommandanten der 61° Escuadrilla folgten Capitán Antonio Sanz Garcia Veas in den nächsten Jahren Capitán Pablo Atienza Benjumea, Capitán Manuel Cabello de Mena und Capitán José Guitart Rodriguez nach. Der letzte von diesen Dreien hatte die Henschel Hs 123A bereits während des Bürgerkrieges, im Sommer 1937, geflogen.

1941 war für die „Angelitos“ der 61° Escuadrilla kein gutes Jahr, denn es wurde von zwei tödlichen Unfällen überschattet. So stürzte Alférez Manuel Esteban González am 3. Oktober während eines Übungsfluges mit der Henschel Hs 123A-1 (24•17) über dem Flugplatz El Rompedizo im Raum Baños del Carmen, nahe Malaga, tödlich ab und am folgenden 5. November kollidierte Teniente Alfonso Fernández Lozano in seiner Hs 123A-1 (24•13) im Raum El Copero mit der Bücker Bü 131B (33•103), gesteuert von Alférez Rodriguez Sanz.

Aufgrund eines Erlasses der Ejército del Aire Español vom 1. Dezember 1945 erhielten auch die Henschel Hs 123A der 61° Escuadrilla neue Bezeichnungen. Diese lauteten von nun an BV.1 (Bombardero Vertical, tipo 1) und wurden durch die Nummer des jeweiligen Flugzeuges ergänzt. So wurde zum Beispiel die Hs 123A-1 mit der Nummer 5 nach diesem neuen System als BV.1-5 bezeichnet. Am 21. März 1946 verlegten die noch flugfähigen Henschel Hs 123A der 61° Escuadrilla von Tablada zum Regimento Mixto No 1 auf den Madrider Flugplatz Alcalá de Henares und wurden dort der 11° Grupo zugeteilt, die nur noch über zwei nicht flugfähige Fiat B.R.20-Bomber verfügte. Das Regimento Mixto No 1 bestand neben der 11° Grupo noch aus der 44° Grupo, die 13 Dornier Do 17 „Bacalaos“ („Kabeljau“ bzw. „Dorsch“) in ihrem Bestand hatte. Als letzte flugfähige Henschel Hs 123A ist die „BV.1-3“ bekannt, die noch im Jahre 1952 bei der 33° Grupo auf dem Flugplatz Villanubla im Raum Valladolid stationiert war und auf ihrem Rumpf neben der spanischen rot-gelb-roten Kokarde die Kennung 33•55 trug. Diese taktische Nummer dieses Flugzeuges wies auf dessen Verwendung als Verbindungs- und Schulflugzeug hin. Im Oktober desselben Jahres kam diese Maschine für kurze Zeit zum Luftwaffenstab nach Getafe. Ende des Jahres 1952 führte Capitán Mena Urdangarin mit dieser Hs 123A-0 einen Übungsflug durch. Dabei rammte er einen Pfosten und seine Maschine verlor dabei ihr rechtes Höhenruder. Da sich aber eine Reparatur dieses mindestens 13 Jahre alten Doppeldeckers nicht mehr lohnte, wurde im folgenden Jahr nun auch diese letzte, weltweit im Dienst stehende Henschel Hs 123A gegroundet und anschließend abgewrackt. Es ist bemerkenswert, daß die am längsten im Dienst stehende Henschel Hs 123 eine Maschine der nur in 16 Exemplaren gebauten A-0-Serie war.

Die Henschel Hs 123A in China

Als nach dem „Nomenhan-Zwischenfall“ am 7. Juli 1937 der Krieg zwischen China und Japan ausbrach, bemühte sich die chinesische Regierung in einer Reihe von Ländern um den Ankauf von Militärflugzeugen aller Art, um der japanischen Bedrohung entgegentreten zu können. So besuchte eine chinesische Ankaufskommission im Jahre 1937 auch eine Reihe deutscher Flugzeugwerke und bestellte bei der Henschel Flugzeugwerke AG in Berlin-Schönefeld ein Dutzend Exemplare des Erdkampfflugzeuges Henschel Hs 123A-1. Das Reichsluftfahrtministerium verfügte im Juli 1937 über zwölf Hs 123A-1, die ursprünglich für Portugal bestimmt waren. Da sich aber Ende dieses Monats bereits abzeichnete, daß kein Verkauf dieser Flugzeuge an die Arma de Aeronáutica zustande kommen würde, bot man diese Flugzeuge gegen Ende des Jahres der nationalchinesischen Einkaufskommission an. Der Kaufpreis für alle zwölf Maschinen inklusive Ausrüstung und Ersatzteilen betrug 2.017.600 Reichsmark, was einem Einzelpreis von 168.133,33 Reichsmark entsprach. Die Deutsche Handelsgesellschaft für industrielle Produkte (HAPRO) schloß am 3. November 1937 in China einen Vertrag über die Lieferung die-



Einen ihrer letzten offiziellen Auftritte hatte die Henschel Hs 123A-0 (BV.1-3) im Jahre 1953 auf dem Flugplatz Villafria bei Burgos.

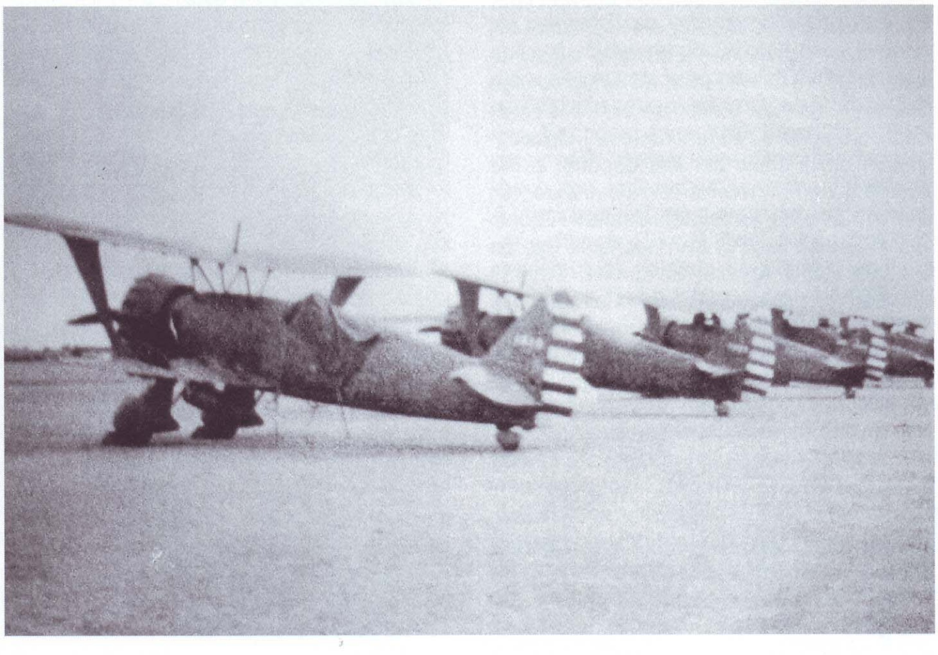
ser zwölf Henschel Hs 123A-1 ab, deren Abnahme am 22. des Monats bei den Henschel Flugzeugwerken in Schönefeld erfolgen sollte. Der Transport dieser zwölf Sturzkampfbomber nach Hongkong sollte dann am 26. November 1937 in Bremen auf dem Seewege seinen Anfang nehmen. Aus politischen Gründen sollte es jedoch noch ein Monat dauern, bis die Verschiffung der zwölf Flugzeuge, die in der Umsatzstatistik der Henschel Flugzeugwerke AG als „Auftrag ‚Ost': 12 Stück Hs 123A mit Ersatzteilen, RM 2,017.600" bezeichnet wurde, tatsächlich begann. Die Flugzeuge wurden für den Transport zerlegt und in große Seekisten verpackt. Ein dreizehnköpfiges Montageteam der Henschel Werke unter der Leitung des Luftwaffen-Reserveoffiziers von Winterfeldt, einem Testpiloten der Henschel AG, sollte die zerlegten Doppeldecker auf ihrer langen Reise begleiten und für den Zusammenbau der Maschinen an ihrem Zielort sorgen. Weitere Mitglieder dieses Auslieferungsteams waren der für die Motoren und die Hydraulik zuständige Techniker Bauske, sowie der für die Elektrik, den Funk und die Bewaffnung verantwortliche Walter Neff.

Da das deutsche Montageteam mit einem Passagierschiff reiste, welches schneller war als das Frachtschiff mit den Henschel Hs 123, blieben von Winterfeldt und seinen Kollegen in der chinesischen Metropole noch einige Tage Wartezeit, welche mit Besichtigungstouren verbracht wurden. Nach ihrer Ankunft in Hongkong wurden die Transportkisten mit den Flugzeugen in die Eisenbahn verladen und weiter ging die tagelange Reise in Richtung Norden über Kanton, Hengyang und Changsha bis zum Endziel Hankau bei Wuhan, einer am Fluß Jangtsekiang (Yangji) gelegenen Stadt. (Während das Endziel dieser Reise nach deutschen Quellen Hankau war, wurden die Hs 123A-1 nach chinesischen Quellen bei der First Aircraft Fabrication Factory in Hengyang, in der benachbarten Provinz Hunan, zusammengebaut). Etwa Mitte Januar 1938 (nach anderen Quellen war es Ende Februar) bezogen die deutschen Techniker der Henschel Werke ihr Quartier in der Nähe des Flugfeldes und erhielten von der chinesischen Luftwaffe zu ihrer Unterstützung einen Dolmetscher, einen Koch und einen Chauffeur samt Limousine zur Verfügung gestellt. Danach begannen chinesische Arbeiter unter der Leitung der deutschen Begleitgruppe mit den Arbeiten am Zusammenbau der zwölf Doppeldecker, die danach alle durch von Winterfeldt, der auch der Vertreter des RDLI (Reichsverband der deutschen Luftfahrt-Industrie) war, eingeflogen wurden. Als Montagehalle für die Henschel Hs 123A-1 diente ein Holzhangar. Da China in diesen Jahren mit Japan im Krieg lag, hatten die Chinesen für diesen Holzschuppen ein eigenes Tarnsystem entwickelt. Vor und seitlich des Schuppens mit den Hs 123A-1 lagen gefällte Bäume, die alle mit, durch Steine beschwerten Gestellen versehen waren. Im Falle des Anfluges eines japanischen Flugzeuges auf den Flugplatz wurden diese Bäume blitzschnell auf ihren Gestellen um den Schuppen herum zu einem kleinen Wald gruppiert, um diesen auf diese Weise zu tarnen. Ob sich diese Art der Tarnung – vor allem gegen die Sicht aus einem Flugzeug – tatsächlich bewährt hat, ist allerdings nicht bekannt.

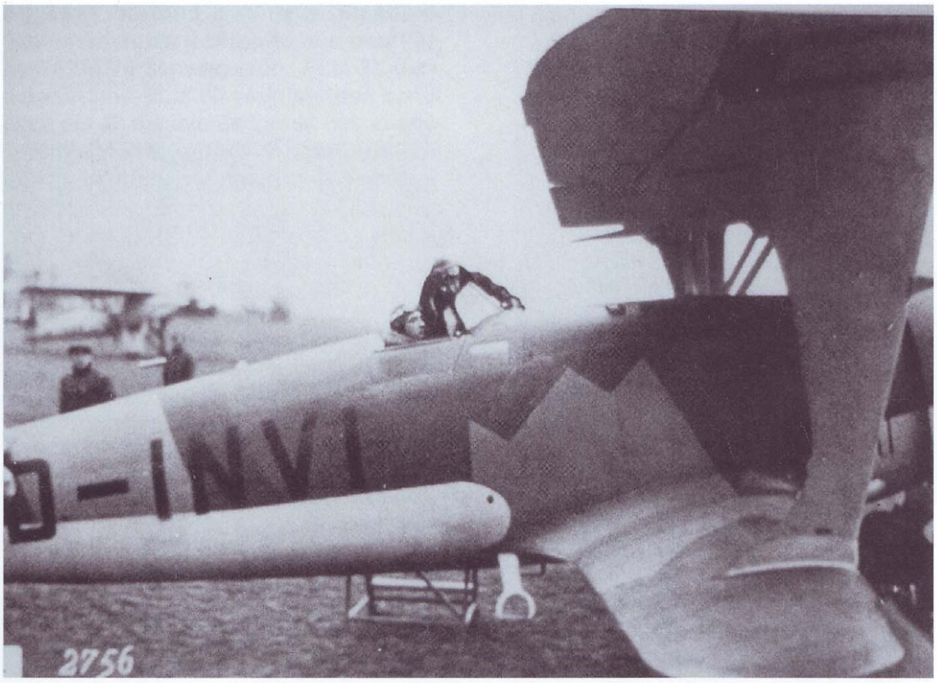
Noch während die Henschel Hs 123A-1 montiert und eingeflogen wurden, begann zur gleichen Zeit auch die Einschulung der chinesischen Piloten und des einheimischen Bodenpersonals auf diesen Flugzeugtyp. Dabei zeigte es sich, daß die chinesischen Piloten noch relativ unerfahren waren. So ereignete sich in diesen Wochen ein Unfall, als eine Hs 123A-1 während eines Schulfluges zur Landung ansetzte und deren chinesischer Pilot wegen eines das Rollfeld überquerenden Fußgängers seinen Landeanflug abbrechen mußte und durchzustarten versuchte. Während des Landeanfluges waren die Landeklappen ausgefahren und diese vor dem Durchstarten wieder einzufahren, wurde von dem chinesischen Flugzeugführer im Cockpit der Hs 123A-1 in der Aufregung vergessen. Mit den ausgefahrenen Landeklappen konnte das Flugzeug aber keine Fahrt mehr aufnehmen. Und so landete die Maschine zu schnell, sehr unsanft und rollte anschließend unkontrolliert in eine Montagehalle, wobei die obere Tragfläche des Doppeldeckers beschädigt wurde. Da aber eine Ersatztragfläche vorhanden war, konnte diese in kurzer Zeit ersetzt und das Flugzeug wieder in Dienst gestellt werden. Obwohl in diesem Zeitraum auch eine zweite Henschel Hs 123A-1 für kurze Zeit technisch bedingt ausfiel, war das Kommando der chinesischen Luftwaffe mit dem Gesamtzustand der deutschen Stukas zufrieden. Die chinesischen Flugzeugführer hingegen hegten gegenüber der Hs 123A-1 ambivalente Gefühle, da es ihnen schwer fiel, beim Verbandsflug die nötige Geschwindigkeit zu halten. Außerdem war es für die meisten Piloten der chinesischen Luftwaffe noch ungewohnt, ein Funkgerät an Bord zu haben. Im April 1938 waren schließlich alle zwölf Henschel Hs 123A-1 fertig montiert und bis Mitte Mai desselben Jahres eingeflogen.

Der Anstrich der Hs 123A-1 war vom Werk aus in der Grundierungsfarbe RLM 02 Grau gehalten. In China entschied man sich dann aber, dieses Grau nur auf der Unterseite zu belassen und die Maschinen zusätzlich mit einem Tarnanstrich zu versehen. Ergänzt wurde der Anstrich dieser chinesischen Henschel Hs 123A-1 auf dem Seitenleitwerk mit den weißen, taktischen Nummern 1501 bis 1512. Anschließend wurden die neun Flugzeuge mit den Kennungen 1501 bis 1509 der 15. Staffel zugeteilt. Die restlichen drei Maschinen wurden vermutlich in Reserve gehalten oder waren als Ersatzteilspender gedacht.

In selben Monat standen neun Hs 123A-1 bereits seit knapp zwei Monaten bei der chinesischen 15. Staffel im Einsatz und flogen während der zweiten Jahrehälfte 1938 und des ganzen folgenden Jahres wiederholte Angriffe auf japanische Schiffe auf dem Jangtsekiang. So sind während des Jahres 1938 drei verschiedene Angriffe auf die japanische Schiffahrt auf diesem Fluß überliefert, bei denen die Henschel Hs 123A-1 der 15. Staffel insgesamt achtundvierzig 50 kg-Bomben abwarfen und damit unter anderem auch einen japanischen Zerstörer beschädigten. Später beendeten diese Doppeldecker – nach einigen erlittenen Verlusten – ihre Laufbahn als Schulflugzeuge beim chinesischen 6. Jagdgeschwader.



Alle zwölf, von China bestellten Henschel Hs 123A-1 wurden unter der Aufsicht eines deutschen Technikergruppe der Henschel Flugzeug Werke AG in Hankau zusammengebaut.
Foto: Sammlung Klaus Neff



Der österreichische Hauptmann Johann Schalk testete im Auftrag des Österreichischen Bundesheeres, neben anderen deutschen Flugzeugtypen, auch die Henschel Hs 123, wie hier die D-INVI bei der Henschel Flugzeug Werke AG in Berlin-Schönefeld.

Foto: Archiv Manfred Griehl

Henschel Hs 123A für Österreich und Portugal?

Die dritte Phase der Neuausrüstung der Luftstreitkräfte des Österreichischen Bundesheeres begann im Jahre 1937 mit der Beschaffung bzw. dem beabsichtigten Kauf von acht Focke Wulf Fw 44J „Stieglitz“ für die Pilotenausbildung, neun Focke Wulf Fw 56KD-1 „Stösser“ für die Jagdfliegerausbildung, sechs Focke Wulf Fw 58KE-1 und KE–3 „Weihe“ als Bombenschulflugzeuge, zwölf Gotha Go 145B/C als B-Schulflugzeuge, drei Junkers Ju 52/3mge (ein Stabsflugzeug und zwei Blindflugschulflugzeuge) sowie zwölf Junkers Ju 86K-7 als Bomber.

Hauptmann Johann Schalk vom Fliegerregiment Nr. 2 erhielt den Auftrag, alle für das Österreichische Bundesheer in Frage kommenden Flugzeugtypen deutscher Hersteller zu testen. Im Jahre 1933 hatte Schalk im Range eines Leutnants das Kommando über die ersten, kurz zuvor aus Italien gelieferten Fiat C.R.20 übernommen und war somit der erste Kommandeur einer Jagdstaffel in Österreich nach dem Ende des Ersten Weltkrieges gewesen. Mit dem Erlaß des Bundesministeriums für Landesverteidigung, Zahl 123.018-L/1937, brach er nun mit einer Gruppe von Vertretern der österreichischen Luftstreitkräfte am 6. November 1937 zu einer etwa drei Wochen dauernden Besichtigungstour auf, die ihn nach Berlin, Bremen, Rostock, Dessau und Köthen führte. Er sollte auf dieser Rundreise verschiedene Jagd-, Aufklärungs- und Sturzkampfflugzeuge deutscher Produktion testen. Die Führung der österreichischen Luftstreitkräfte war speziell an der Heinkel He 112, der Henschel Hs 126 und der Junkers Ju 87 interessiert.

Als Konkurrenzmuster der Junkers Ju 87A testete Hauptmann Schalk auch die Henschel Hs 123A und flog eine Maschine mit der zivilen Kennung D-INVI in Belin-Schönefeld zur Probe. In seinem abschließenden Bericht schrieb er, daß die Hs 123A im Gegensatz zur Ju 87A kein reiner Sturzbomber war, sondern auch als Jagdflugzeug und für den „Grabenkampf“ eingesetzt werden könne. Weiter führte er aus, daß die einsitzige Henschel Hs 123A im Vergleich zur Junkers Ju 87A bedeutend wendiger sei, aber nur maximal 250 kg an Bomben mitführen könne (tatsächlich waren es 450 kg). Diese geringere Zuladung, die ältere Konstruktion des Flugzeuges und die aufkommende Erkenntnis beim Österreichischen Bundesheer, daß ein Sturzkampfbomber einem Flugzeug für den „Grabenkampf“ vorzuziehen sei, führten schließlich zum Ausscheiden der Hs 123A und zur Bestellung von zwölf Junkers Ju 87A für das Österreichische Bundesheer. Diese Stukas kamen aber ebenso wie die anderen zur gleichen Zeit bestellten Flugzeugtypen – zwölf Henschel Hs 126 und 42 Heinkel He 112 – nicht mehr zur Auslieferung, da am 13. März 1938 der Anschluß Österreichs an das Dritte Reich erfolgte.

Gegen Ende der 1930er Jahre beabsichtigte die portugiesische Führung unter ihrem konservativen Ministerpräsidenten Antonio de Oliveira Salazar eine Modernisierung der Bomber- und Erdkampfeinheiten ihrer Arma de Aeronáutica. Als im Sommer 1936 im Nachbarland Spanien der Bürgerkrieg zwischen den Nationalisten und Republikanern ausbrach, wurde dieser Konflikt zum wichtigsten Beobachtungsfeld der portugiesischen Militärs bezüglich neuer Flugzeugtypen und Kampftaktiken. Deshalb wurde eine technische Militärmission unter der Bezeichnung Missão Militar de Observação em Espanha (M.M.P.O.E.) nach Spanien entsandt.

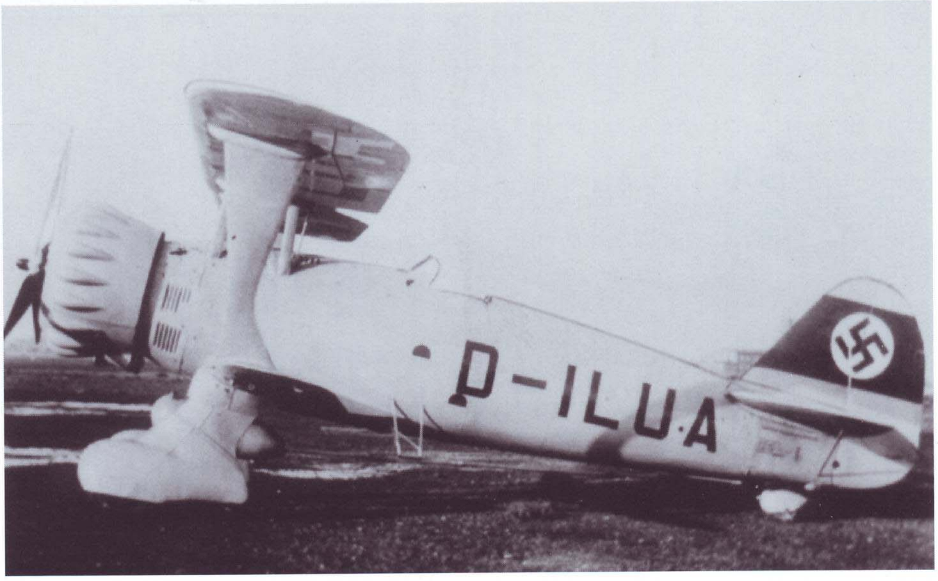
Da die portugiesische Regierung gute Beziehungen zu Deutschland und Italien unterhielt, folgten eine Reihe von Besuchen führender Offiziere des Comando Geral da Aeronáutica Militar bei den deutschen Flugzeugherstellern Arado, Focke Wulf, Henschel, Junkers und Messerschmitt. In ihrem Abschlußbericht befürwortete diese Kommission die Beschaffung deutscher Flugzeugtypen, wie zum Beispiel der Junkers Ju 52/3m (als Bomber und Transporter) und der Junkers Ju 86K. Weitere Flugzeugtypen, die als Erdkampfflugzeuge – sogenannte „Angriffs-Flugzeuge“ – für die Arma de Aeronáutica in Betracht kamen, waren die italienische Breda Ba.65, die Henschel Hs 123A und die polnische Pánstwowe Zaklady Lotnicze P.Z.L. P.23 Karas.

Major António de Sousa Maya, ein Veteran aus der Zeit des Ersten Weltkrieges und Kommandeur der in Tancos etablierten G.I.A.P.C. (Grupo Independente de Aviação de Protecção e Combate – Unabhängige Jagd- und Kampfgruppe), testete alle drei in Frage kommenden Flugzeugtypen. Dabei erwies sich die P.Z.L. P.23 als robustes Flugzeug und stabile Waffenplattform. Das dieses polnische Flugzeug aber nicht sturzflugfähig war, schied es aus dem Wettbewerb aus. Von der Henschel Hs 123A hingegen war Major de Sousa Maya sehr angetan, denn ergänzend zu den positiven, in Spanien gemachten Beobachtungen fielen bei diesem Flugzeug vor allem seine Flugcharakteristiken, die einem Jagdflugzeug ähnelten, positiv auf. Außerdem war dieser Typ sehr robust und konnte auch unter primitiven Verhältnissen einsatzbereit gehalten werden.

Am 29. Juli 1937 berichteten die Vertreter des RDLI (Reichsverband der deutschen Luftfahrt-Industrie) in Lissabon – Grote und von Winterfeldt – in Berlin-Schönefeld über den aktuellen Stand des Exportvorhabens von zwölf Henschel Hs 123A-1 nach Portugal, dessen Scheitern aber bereits wahrscheinlich erschien, obwohl diese Flugzeuge inzwischen vom RLM für die Auslieferung an die Arma de Aeronáutica bereitgestellt worden waren.

Entgegen allen Empfehlungen seines Erprobungsteams unter Maj. de Sousa Maya entschied sich schließlich der portugiesische Ministerpräsident Salazar, der sich eine verstärkte Annäherung an Benito Mussolini's Italien wünschte, für die Beschaffung von Breda Ba.65. In den folgenden Jahren des Dienstbetriebes der Ba.65 bei der Arma de Aeronáutica zeigte es sich jedoch, daß dieser Flugzeugtyp wiederholt an technischen Problemen litt – und dies nicht nur unter primitiveren Einsatzbedingungen.

Die Bemalungsschemen der Henschel Hs 123



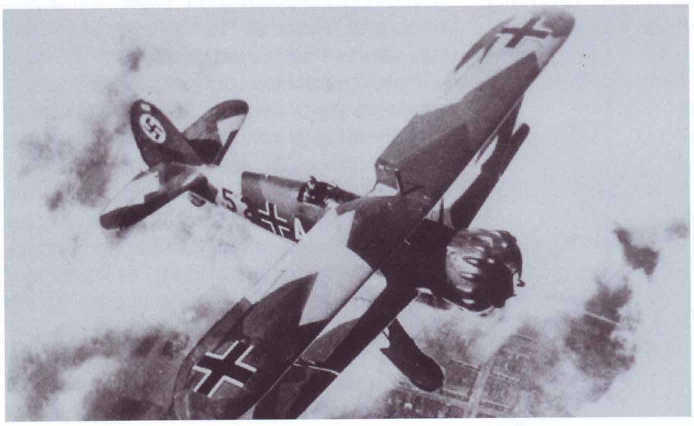
Der ursprüngliche Werksanstrich der Henschel Hs 123 war RLM 02 grau. Es ist daher anzunehmen, daß auch die Prototypen, wie hier die Hs 123 V1, in der gleichen Farbe gespritzt waren.

Deutschland

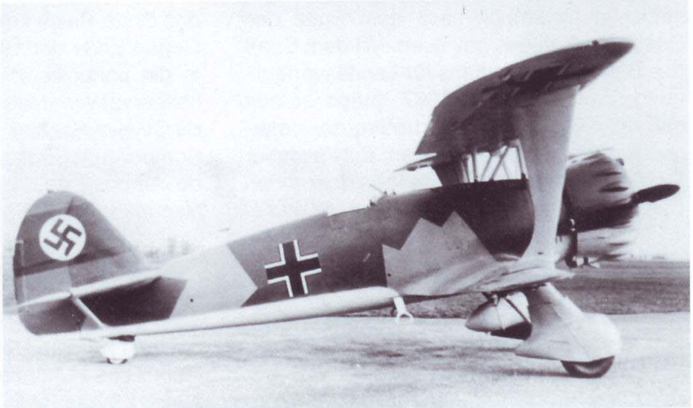
Zu Beginn des Jahres 1933 existierten in Deutschland aufgrund des Versailler Vertrages nur wenige Flugzeuge. Die Militärflugzeuge der damaligen Jahre waren abgewandelte Zivilmaschinen und deren verwendeten Anstriche waren deshalb auch weitgehend mit den Farben Hellgrau (z.B. DKH L 40/52 Grau oder Avionorm Nitrodecklack 7375 Graumatt) und Silberfarben (Ikarol 110 oder 111/S) der Zivilflugzeuge identisch. Bereits nach kurzer Zeit wurden die ersten Anstriche für die Flugzeuge der Luftwaffe standardisiert. So entstanden ab 1935 die ersten Farben mit den Bezeichnungen RLM 01 (Silber), RLM 02 (RLM-Grau) und RLM 63 (Hellgrau bzw. Lichtgrau).

Zum Jahreswechsel 1936/37 wurde bei der Luftwaffe der dreifarbige Segmentsichtschutz eingeführt, den auch die Henschel Hs 123 erhielten. Dieser bestand aus den Farben RLM 61 (Dunkelbraun), RLM 62 (Grün), RLM 63 (Hellgrau) und RLM 65 (Hellblau). Bei diesem Tarnanstrich gab es ein sogenanntes A- und ein B-Schema, welche sich aber nicht in den Farben, sondern nur in der Farbreihenfolge voneinander unterschieden. Als sich in diesen Jahren als Einsatzdoktrin der deutschen Luftwaffe primär die Unterstützung des Heeres als sogenannte „fliegende Artillerie" etabliert hatte, wurde mit dem, 1938 erschienenen Entwurf L.Dv. 521/1 auch ein neues Farbschema als Standardanstrich für alle Flugzeuge, ausgenommen jene der Seefliegerkräfte, eingeführt. Dieser neue Tarnanstrich für alle landgestützten Flugzeuge und somit auch für die Henschel Hs 123, bestand ab dem Jahr 1938 aus RLM 70 (Schwarzgrün), RLM 71 (Dunkelgrün) und RLM 65 (Hellblau), wovon allerdings die bei der Legion Condor bzw. bei der Aviación Nacional, sowie die in China eingesetzten Maschinen unberührt blieben. Fotos belegen außerdem, daß der Vorkriegs-Segmentsichtschutz fallweise auch noch während des Rußlandsfeldzuges auf den dort eingesetzten Hs 123 aufgebracht war. Einige Fotos, die während der zweiten Hälfte des Rußland-Feldzuges gemacht wurden lassen auch den Schluß zu, daß einige Henschel Hs 123 an dieser Front an den Seiten und auf der Oberseite manchmal auch nur einen einfarbigen grünen Schutzanstrich (möglicherweise RLM 62), ohne jegliches Tarnschema, erhielten. Bei manchen dieser Schlachtflugzeuge wurde auf dem russischen Kriegsschauplatz auch ein temporärer, weißer Winter-Tarnanstrich aufgebracht, der aber weder die Balkenkreuze, noch das gelbe Rumpfband (RLM 04) und die, in gleicher Farbe bemalten Tragflächenspitzen überdeckte.

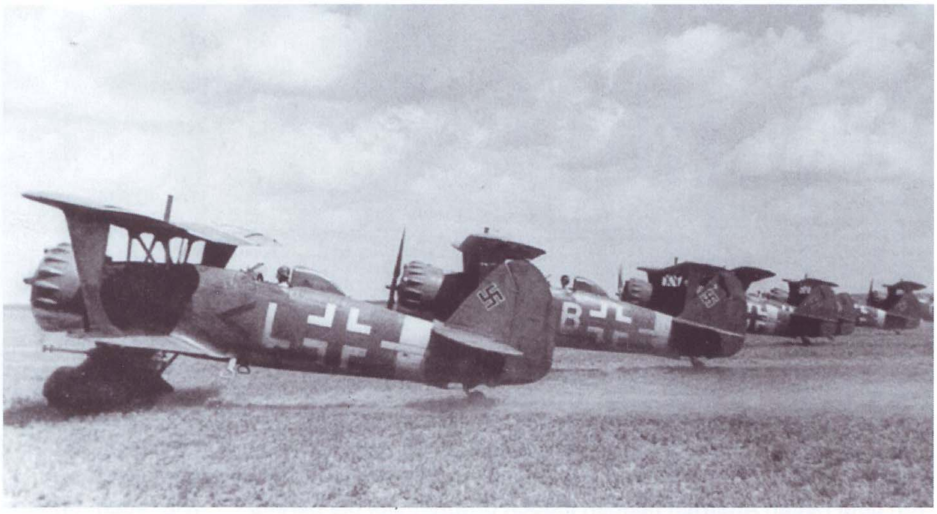
Die taktischen Markierungen der Henschel Hs 123 waren schwarz gehalten und die entsprechenden Buchstaben für die einzelnen Flugzeuge in der jeweiligen Staffelfarbe. Im weiteren Verlauf des Krieges erhielten die bei Schuleinheiten eingesetzten Hs 123 neben ihren teilweise farbigen Buchstaben auch gelbe oder weiße Ziffern vor dem Cockpit aufgebracht, welche ebenfalls die einzelnen Maschinen bezeichneten. Neben dem weißen Infanterie-Sturmabzeichen wurden fallweise auch persönliche Markierungen auf den Rümpfen der Henschel Hs 123 aufgebracht. Als Beispiel möge erstens die „Mickey Mouse" von Oberleutnant Adolf Galland dienen, welche er auf seiner Heinkel He 51 im Spanischen Bürgerkrieg führte und die im weiteren Verlauf des Zweiten



Zum Jahreswechsel 1936/37 wurde bei der Luftwaffe der dreifarbige Segmentsichtschutz eingeführt, den auch die Henschel Hs 123A erhielten ....



... und der aus den Farben RLM 61 dunkelbraun, RLM 62 grün, RLM 63 hellgrau und für die Unterseiten aus RLM 65 hellblau bestand.



Ab 1938 bestand der neue Standard-Tarnanstrich der Luftwaffe aus den Farben RLM 70 schwarzgrün, RLM 71 dunkelgrün und RLM 65 hellblau, den somit auch die ab diesem Zeitpunkt neu ausgelieferten Henschel Hs 123 über ihre RLM 02-Grundierung aufgespritzt erhielten.

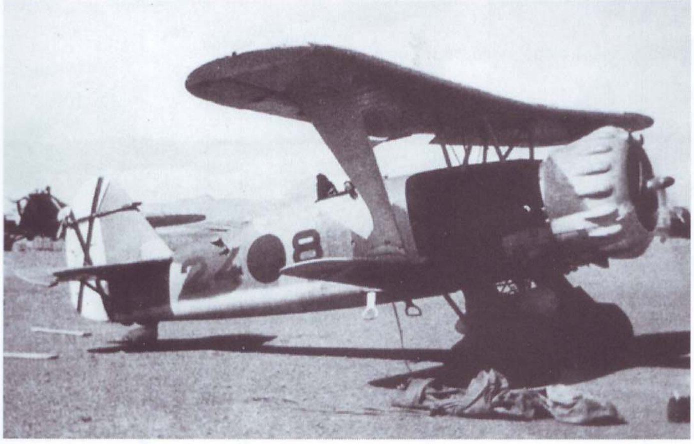
Weltkrieges in mehreren Variationen zum Staffel- bzw. Gruppensymbol verschiedener Schlachteinheiten wurde, sowie zweitens die Aufschrift „Rolf v. Zahradnicek“ auf der Maschine des erfolgreichsten deutschen Schlachtfliegers Hauptmann Josef Menapace, mit welcher er eines gefallenen Freundes gedachte. Bezüglich der Farbgebung der Cockpits der Henschel Hs 123 – siehe das Kapitel „Technische Beschreibung“.

Spanien

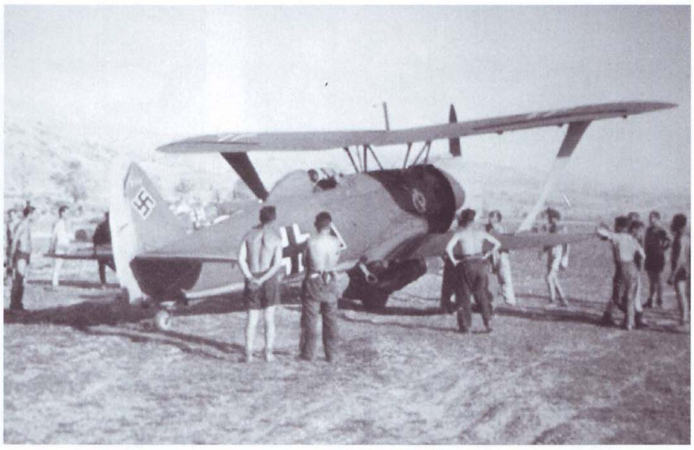
Die ersten nach Spanien gelieferten Henschel Hs 123A trugen ursprünglich den grauen Standard-Werksanstrich, der – nach spanischen Quellen – durch einen hellblauen Anstrich der Unterseiten ergänzt wurde. (Entgegen diesen Informationen scheint es jedoch wahrscheinlicher, daß auch diese frühen, nach Spanien gelieferten Hs 123A-0 in RLM 02 über alles gestrichen waren). Bereits kurz nach ihrer Ankunft auf der Iberischen Halbinsel erhielten diese Maschinen jedoch ein Tarnschema, welches jenem der Luftwaffe ähnelte. (Es ist anzunehmen, daß mit diesen Flugzeugen auch die Farben für den deutschen Standard-Segmentanstrich mitgeliefert wurden). Als Nationalmarkierungen wurden schwarze Kokarden an sechs Positionen aufgebracht, die durch weiße Flächenspitzen ergänzt wurden. Das weiße Seitenruder trug bei allen nationalistischen Flugzeug das schwarze Cruz de San Andrés (Andreaskreuz). Alle mit nationalspanischen Markierungen versehenen Henschel Hs 123A erhielten die taktische Nummer 24 zugewiesen, welche vor der schwarzen Kokarde auf dem Rumpf aufgebracht wurde. Die Zahl nach der Kokarde wies auf die jeweilige Maschine hin. Als Einheitsemblem trugen die Hs 123 der Stuka 88 einen roten Teufelskopf, der vor dem Cockpit an beiden Rumpfseiten aufgebracht wurde. Nach manchen Quellen hat dieses Emblem seinen Ursprung in dem „teuflischen“ Lärm, den die Henschel Hs 123 bei mehr als 1800 Motorumdrehungen pro Minute machte. Am 1. Dezember 1945 wurden die Einheiten der Ejército del Aire Español umorganisiert und ab diesem Zeitpunkt erhielten alle Henschel Hs 123 anstelle der ehemaligen schwarzen Kokarden, die bereits vor dem Bürgerkrieg und auch heute wieder gebräuchlichen rot-gelb-roten Kokarden aufgebracht. Weiterhin erhielten diese Flugzeuge die neue Bezeichnung „BV.1“ („Bombardero Vertical, tipo 1“), an welche die jeweilige Nummer des Flugzeuges angehängt wurde. So wurde zum Beispiel aus der ehemaligen 24•5 die BV.1-5. Diese Bezeichnungen wurden auf den Seitenleitwerken in schwarzer Farbe aufgebracht und etwa gleichzeitig mit dieser Umbenennung der spanischen Hs 123 erschienen auch ein neuer Ganzanstrich, der entweder (durch Abbeizen des bisherigen Anstriches) aluminiumfarben oder in Hellgrau gehalten war.

China

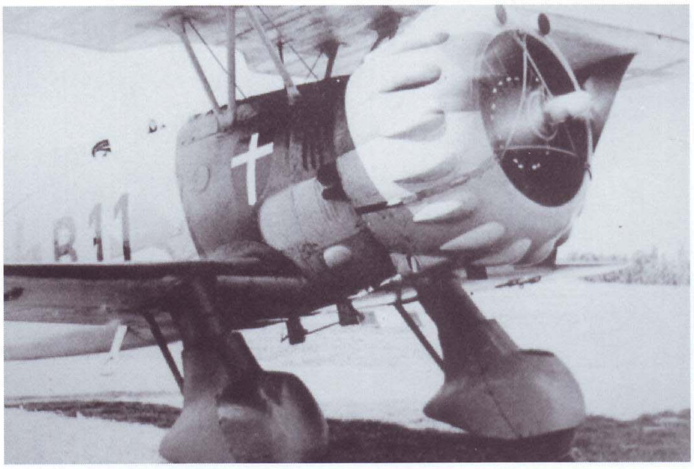
Die zwölf an China gelieferten Hs 123A-1 waren vom Werk ebenfalls in RLM 02 lackiert. Nach dem Zusammenbau in China entschied man jedoch, alle Oberflächen zu übermalen und die taktischen Nummern der einzelnen Flugzeuge auf dem Leitwerk aufzubringen. Wenn man die vorhandenen schwarz-weiß Fotos betrachtet und Bezug nimmt auf die Tarnung anderer chinesischer Flugzeugtypen in diesen Jahren, so kann man wohl zu Recht annehmen, daß diese chinesischen Henschel Hs 123A-1 an den Oberflächen und seitlich in mittel- oder dunkelgrüner Tarnfarbe bemalt wurden. Dieser Farbauftrag wurde wiederum mit kleinen, unregelmäßigen Tarnstreifen „gesprenkelt“, die beinahe wie kleine Würmer aussahen. Leider ist der Farbton dieser „Würmer“ nicht geklärt und deren Farbpalette kann von Hellbraun bis zu einer Sand- oder



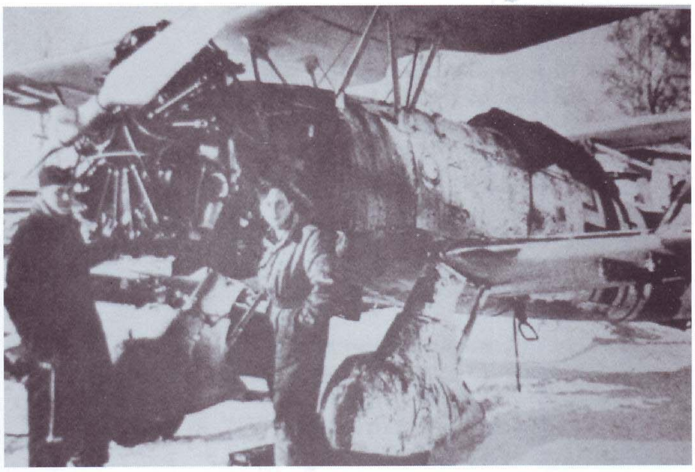
Die Henschel Hs 123, die bei der Legion Condor bzw. der spanischen Aviación Nacional im Dienst standen, behielten ihren jeweiligen Anstrich.



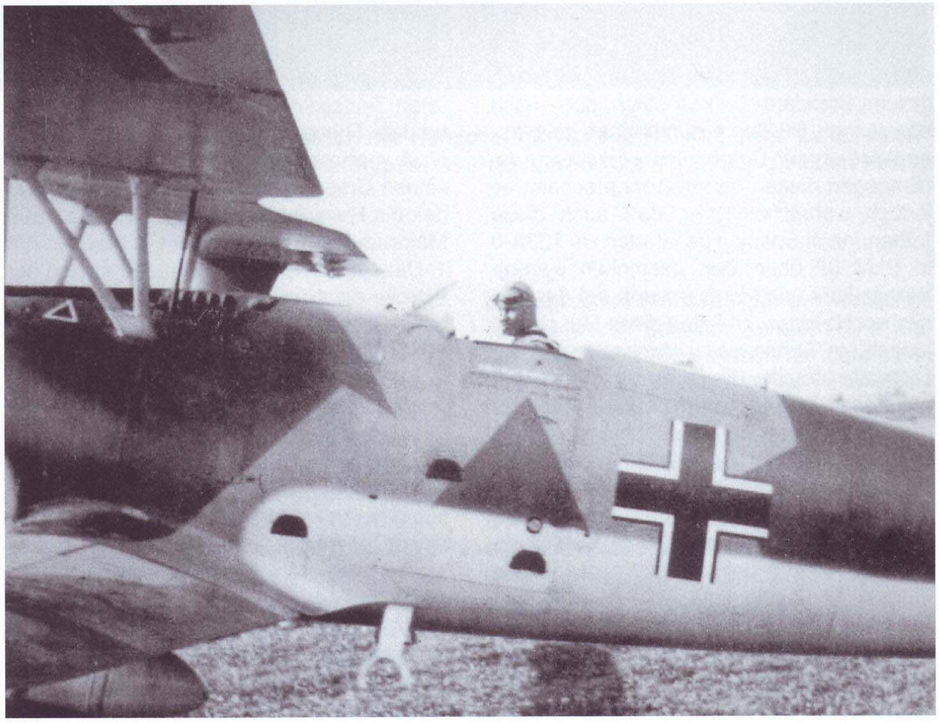
Im Verlauf des Krieges ließen einige Fotos den Schluß zu, daß den Notwendigkeiten des Frontalltags gehorchend, manche Henschel Hs 123 auch nur einfarbig – vermutlich grün – gestrichen wurden.



Von dem neuen Anstrich blieben jedoch größtenteils die bereits an der Front im Einsatz stehenden Henschel Hs 123 unberührt. Foto: Sammlung Grande

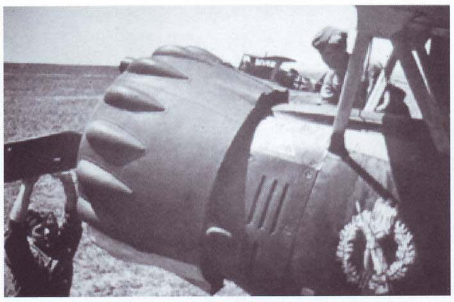


Wie auch andere Flugzeugtypen der Luftwaffe wurde eine Anzahl der an der Ostfront im Einsatz stehenden Henschel Hs 123 ebenfalls mit einem abwaschbaren, weißen Winter-Tarnanstrich versehen.

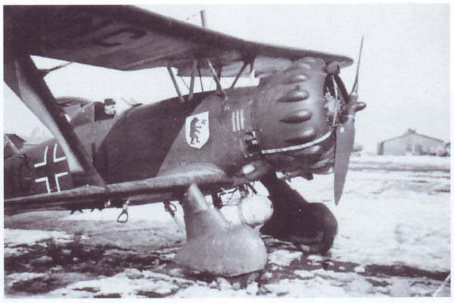


Diese Henschel Hs 123A trägt ein dunkles Dreieck auf dem Rumpf, das im Verlauf des Zweiten Weltkrieges in einigen Variationen und später nur mehr in schwarzer Farbe gehalten, zum Symbol deutscher Schlachtfliegereinheiten wurde. Foto: Sammlung Wessoly

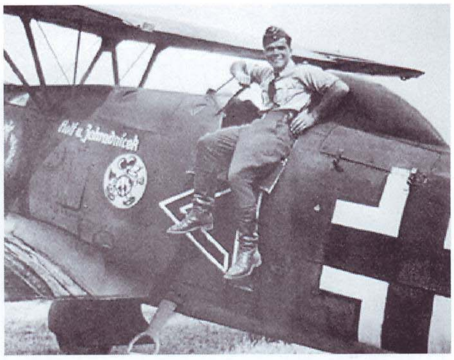
Ockerfarbe reichen. (Dieses Tarnschema war bisher auf noch keinem, im deutsch- oder englischsprachigen Raum veröffentlichten Farbriß zu sehen). Die chinesischen Nationalmarkierungen (ein weißer, zwölfzackiger Stern auf blauem Kreis) wurden auf den Tragflächenoberseiten und Unterseiten aufgebracht. Dieses Symbol bezeichnet den chinesischen 24-Stunden-Tag, unterteilt in zweistündige Sektionen und wurde im Jahre 1928 erstmals bei der Fliegertruppe des Zentralgouvernments unter Tschiang Kai-schek eingeführt. Ergänzend dazu wurden auf dem Seitenruder weißblaue Streifen angebracht. Jene Henschel Hs 123A-1, die der chinesischen 15. Staffel



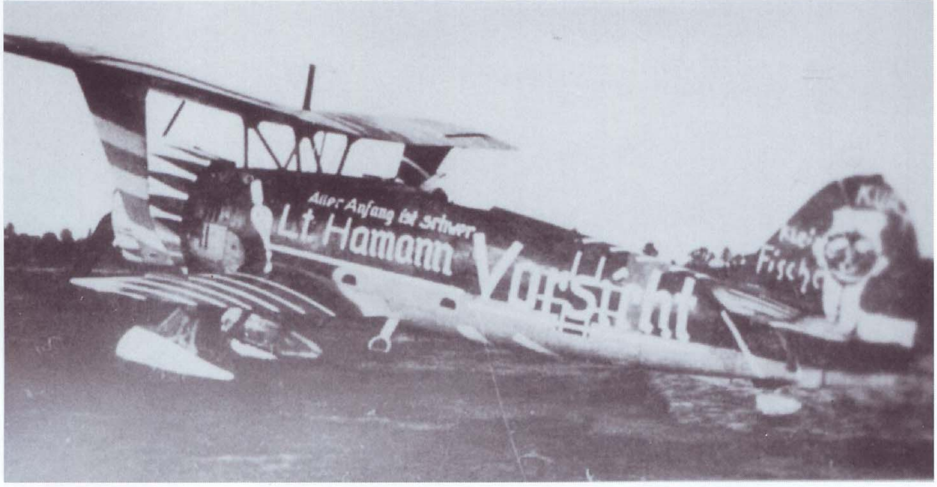
Während des Rußland-Feldzuges wurde auf zahlreichen Henschel Hs 123 – wie hier bei dieser Maschine des Schlachtgeschwaders 1 – das Infanterie-Sturmabzeichen aufgebracht.



Diese Henschel Hs 123 trägt den „Berliner Bären mit Axt und Regenschirm“ als Staffelwappen der 5.(Schlacht)/LG 2. Foto: Archiv Manfred Griehl

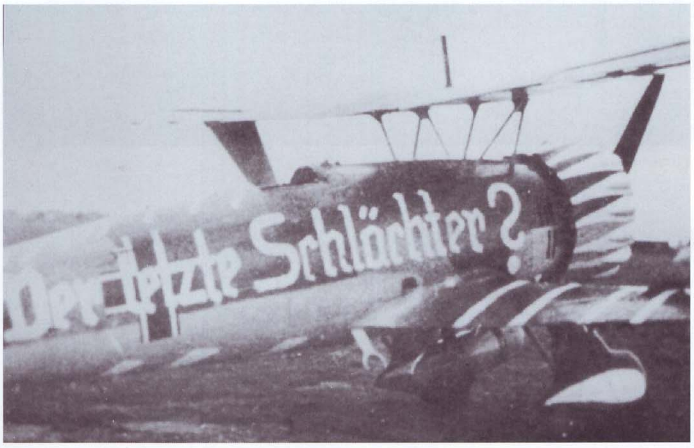


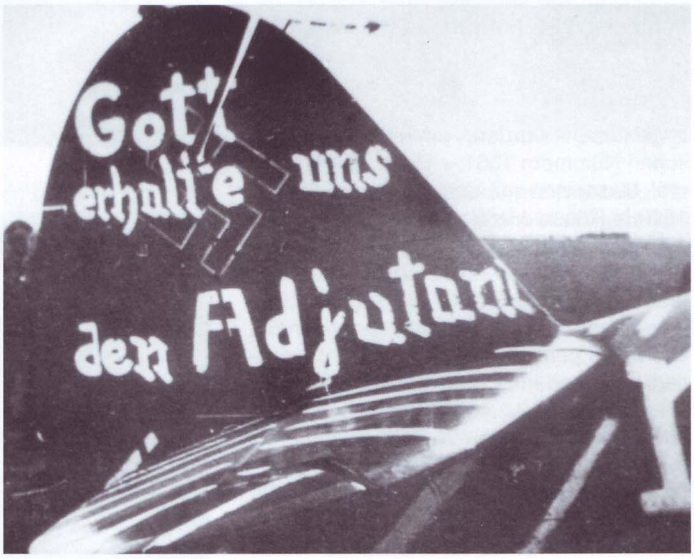
Die Henschel Hs 123, geflogen von Hptm. Josef Menapace, trug neben dem Infanterie-Sturmabzeichen und der „Mickey Mouse“ dem Symbol der II.(Schlacht)/LG 2, als weiße Aufschrift auch die persönliche Markierung „Rolf v. Zahradnicek“.



Die wohl eigenwilligste, temporäre Sonderbemalung trug diese Henschel Hs 123A der 3./SFGr. 50 im Sommer 1938.
Foto: Archiv Michael Meyer / Paul Stipdonk

Die Sonderbemalung dürfte aber in der 3. Staffel der Schlachtfliegergruppe 50 nicht nur ungeteilte Begeisterung gefunden haben.
Foto: Archiv Michael Meyer / Paul Stipdonk





Der genaue Grund für diesen Sonderanstrich von Lt. Hamman's Maschine ist nicht bekannt.
Foto: Archiv Michael Meyer/Paul Stipdonk

Quellenverzeichnis

Literaturverzeichnis

„Stukas, Jagdbomber, Schlachtflieger“ von Gebhard Aders & Werner Held, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1980

„Flugzeuge die Geschichte machten – Messerschmitt Bf 109“ von Hans-Jürgen Becker, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1996

„Angriffshöhe 4000“ von Cajus Bekker, Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg, 1964

„Henschel Hs 123 – Perfiles Aeronauticos No 2“ von Lucas Molina Franco, Quiron Ediciones, Valladolid

„The Warplanes of the Third Reich“ von William Green, MacDonald & Co Ltd., London, 1972

„Die Ersten und die Letzten“ von Adolf Galland, Buchgemeinschaft Donauland, Wien, 1953

„Die deutschen Kampfflugzeuge im Einsatz 1935 - 1945“ von Manfred Griehl & Joachim Dressel, Nebel Verlag GmbH, Utting

Die Flugzeuge der Österreichischen Luftstreitkräfte vor 1938“, 2 Bände, von Ing. Alfred Haubner, H. Weishaupt Verlag, Graz, 1982

„Aircraft of the Spanish Civil War 1936 - 1939“ von Gerald Howson, Putnam Aeronautical Books, London, 1990

„Henschel 123 (Hs 123)“ von Janusz Ledwoch, Wydawnictwo Militaria, Warschau, 1995

„Von der Fliegerschule zum Einsatzverband“ von Michael Meyer und Paul Stipdonk, Flugzeug Publikations GmbH, Illertissen, 1991

„Die deutsche Luftrüstung 1933 – 1945“, 4 Bände, von Heinz J. Nowarra, Bernard & Graefe Verlag, Koblenz, 1993

„Udet – vom Fliegen besessen“ von Heinz J. Nowarra, Podzun-Pallas-Verlag, Friedberg/H.

„Polenfeldzug“ von Janus Piekalkiewicz, Bechtermünz Verlag, 1998

„Jagdgeschwader 27“ von Hans Ring & Werner Girbig, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1972

„Luftwaffe Codes and Markings 1939 - 45“ von Barry Rosch, Eigenverlag, USA, 1991

„Oberflächenschutzverfahren und Anstrichstoffe der deutschen Luftfahrtindustrie und Luftwaffe 1935 - 1945“ von Michael Ullmann, Eigenverlag, Friedrichshafen, 1998

Periodika

Flieger Revue 6/1994 – „Die Henschel Flugzeug-Werke AG“

Jet & Prop 4/2001 – „Feuertaufe in China“

Luftfahrt International, Bände 2 und 3 – „Henschel Hs 123“

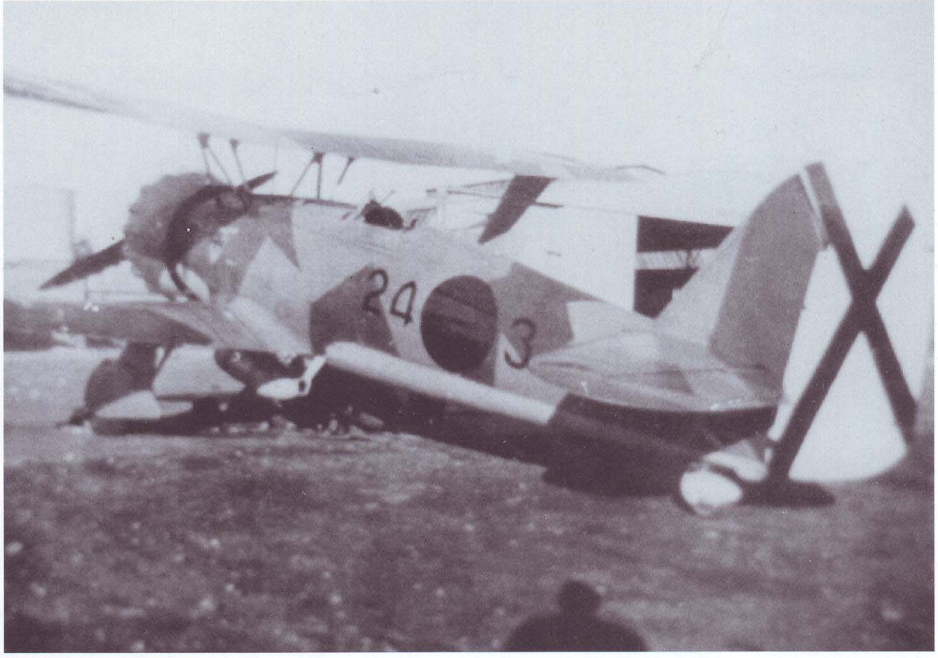
Scale Aircraft Modelling 12/2003

Small Air Forces Observer – verschiedene Ausgaben

Wingspan 4/1991 – „The Henschel Hs 123“

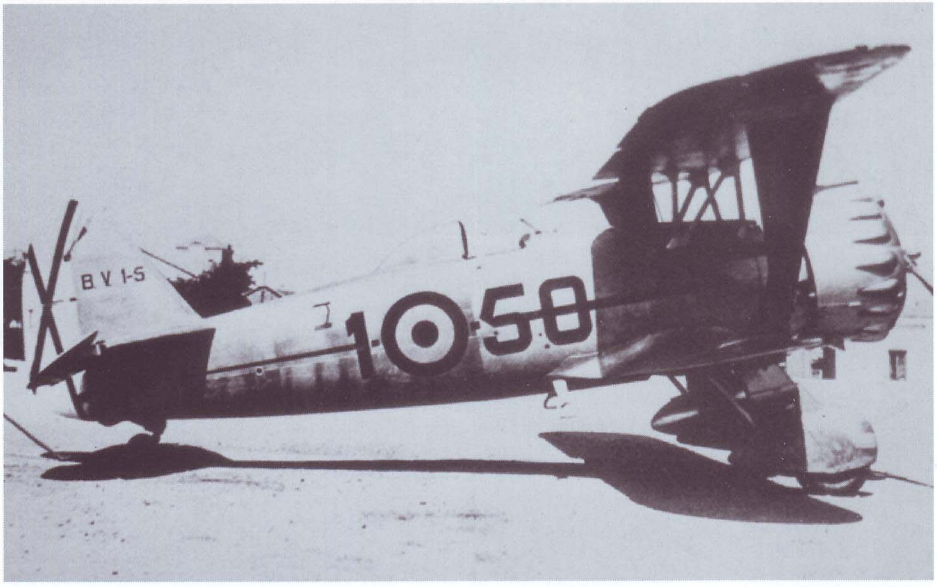
unveröffentlichte Quellen

Henschel Hs 123 – Manuskript von Manfred Griehl



Obwohl nach spanischen Quellen die ersten an die Nationalisten gelieferten Henschel Hs 123A einheitlich hellgrau, mit hellblauen Unterseiten bemalt gewesen sein sollen, erhielten alle auf der Iberischen Halbinsel eingesetzten „Angelitos“ schon sehr bald einen Tarnanstrich der dem der deutschen Luftwaffe stark ähnelte.

Foto: Archiv Hans-Jürgen Becker



Mit der Umorganisation der Ejército del Aire Español ab dem 1. Dezember 1945 erhielten auch die spanischen Henschel Hs 123A neben neuen Bezeichnungen auch einen neuen, vermutlich silberfarbenen oder hellgrauen Anstrich. Das Foto zeigt die Hs 123A-1 (BV.1-5), aufgenommen 1945 in Alcalá de Henares.

zugewiesen wurden, erhielten die taktischen Nummern 1501 – 1509, während die drei Maschinen mit den Nummern 1510 – 1512 in Reserve bzw. als Ersatzteilspender zurückgehalten wurden.

Abschließend sei noch angemerkt, daß jedes Flugzeugmodell, aufgrund seiner gegenüber dem Original geringeren Größe, auch eine geringere Menge an Licht reflektiert. Das bedeutet, daß ein Modell – welchen Maßstabs auch immer – mit Originalfarben lackiert, auf den Betrachter immer dunkler wirkt, als das Original. Eine allumfassende, generell stimmende Regel zur unterschiedlichen Aufhellung von Tarnfarben auf Modellen verschiedener Maßstäbe gibt es aber leider nicht und ist dem Gefühl jedes Modellbauers überlassen.

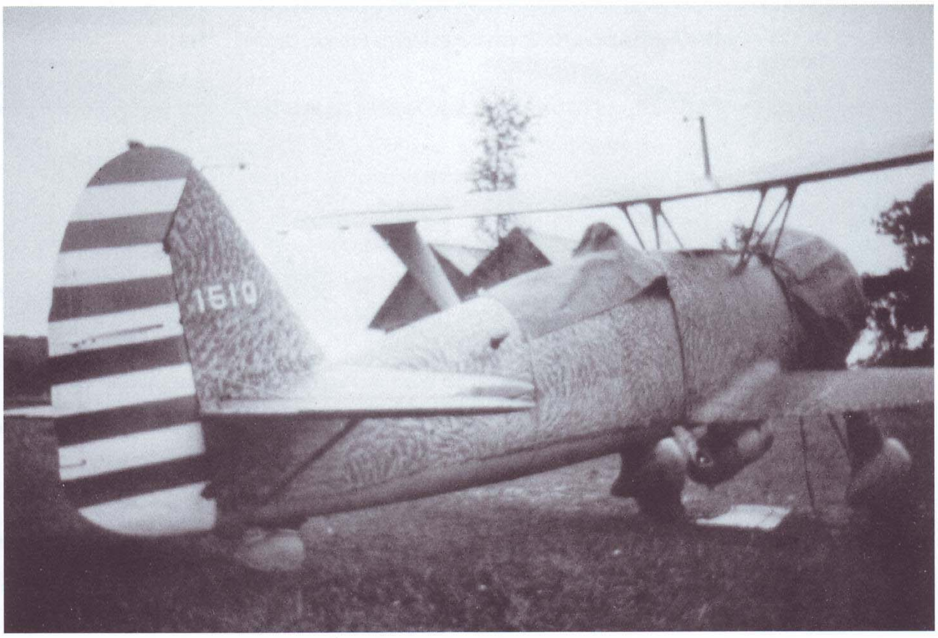
FLUGZEUG Profile Impressum:

Herausgeber:
UNITEC-Medienvertrieb
Ludwigstr. 11
86669 Stengelheim
Tel. 084 33/92 94 76
Fax 084 33/17 26
e-mail: UNITEC_Medienvertrieb@web.de
www: UNITEC-Medienvertrieb.de

Autor: Rudolf Höfling
Layout: Michèle Tremel

Druck: Strube Druck OHG

Vertrieb:
BPV Medien Vertreib GmbH & Co KG
Römerstr. 90, 79618 Rheinfelden
Tel.: 076 23/ 964-0
Fax: 076 23/ 964-259
www.bpv-medien.com



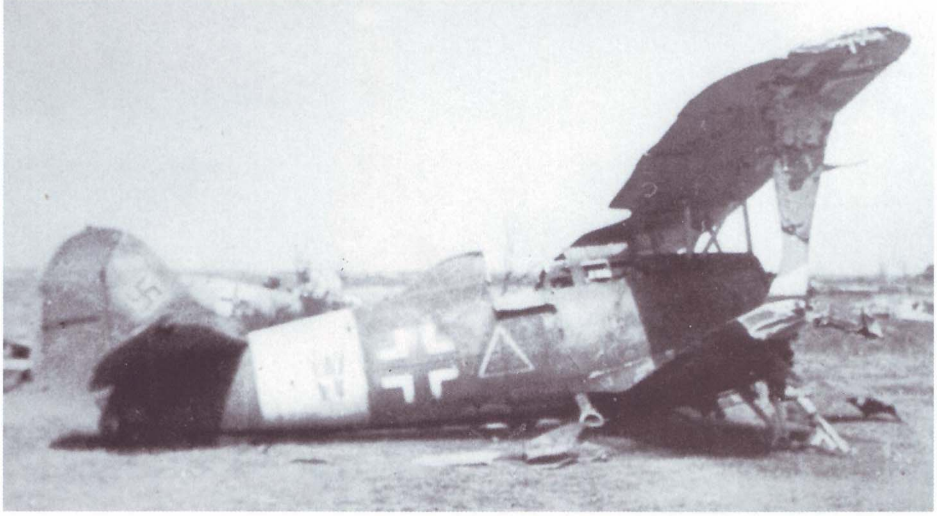
Dieses im Westen bis dato weitgehend unbekannte Foto einer chinesischen Henschel Hs 123A-1 läßt neben dem Fehlen der Nackenstütze für den Piloten auch einen, bisher in keinem bekannten Farbprofil westlicher Luftfahrtpublikationen richtig dargestellten Tarnanstrich erkennen.

Foto: Sammlung Klaus Neff

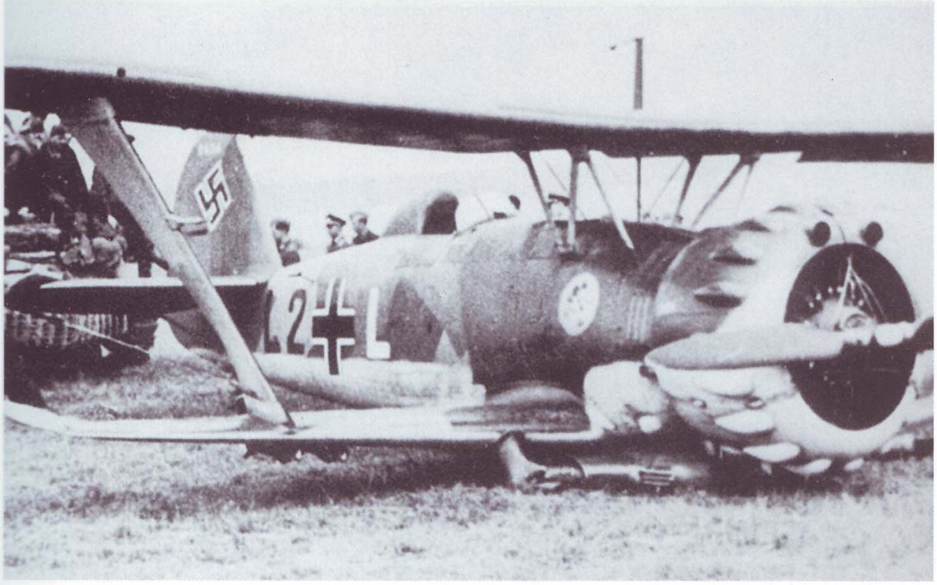
Schlußwort

Abschließend bedanke ich mich bei den Herren Rui Aballe Vieira, Hans-Jürgen Becker, Walter Schröder (Obmann der Österreichischen Flugzeug Historiker) und Walter Strobl für ihre stete Hilfsbereitschaft, Frau Petra Frank für ihre Übersetzungen aus dem Spanischen, sowie bei den Herren Peter Cronauer, Angelo Emiliani, Dr. Roberto Gentilli, Wernfried Haberfellner, Mag. Martin Handig, Prof. Mag. Wilhelm Hesz, Klaus Neff und Harold Thiele, die mich mit Informationen bzw. Fotos unterstützten.

Wien, Januar 2005 Rudolf Höfling

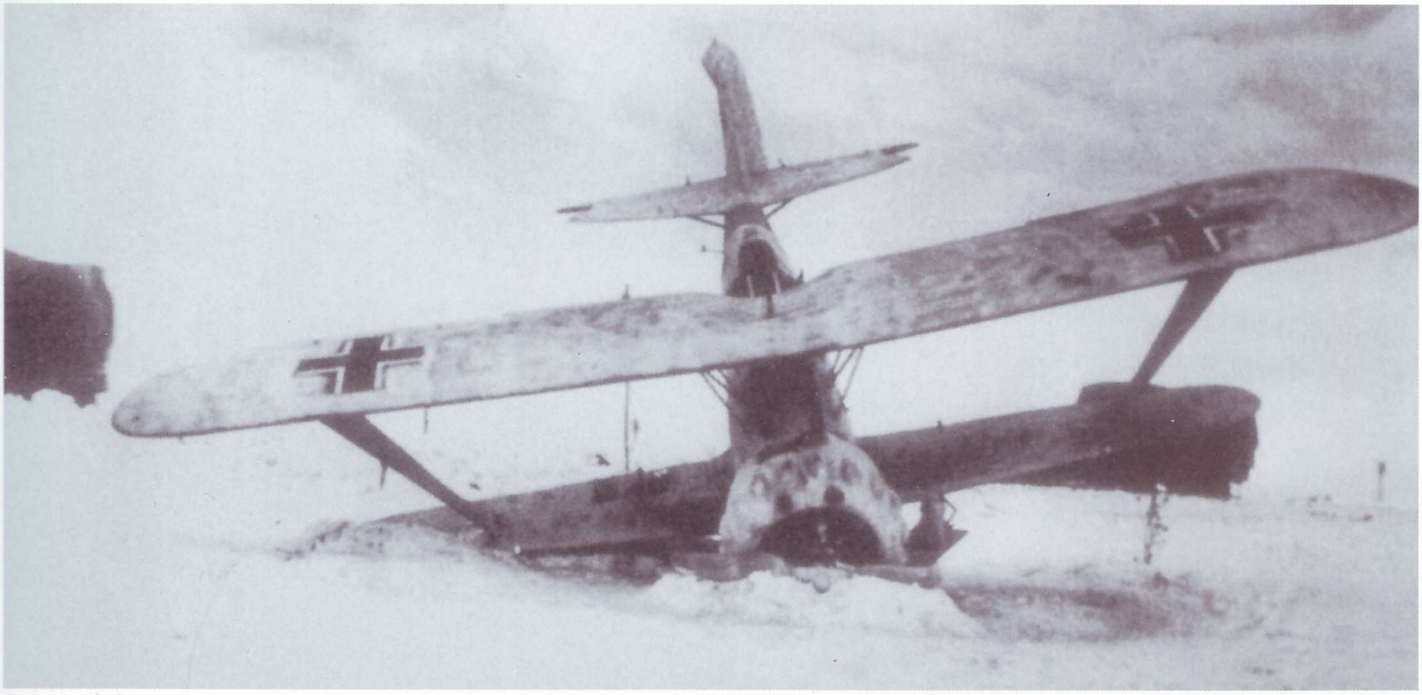


Diese nicht näher bekannte Henschel Hs 123 dürfte an der Ostfront bruchgelandet sein. Foto: Sammlung Wölfer



Diese Henschel Hs 123A-1 der 4.(Schlacht)/LG 2 machte im Frühjahr 1940 bei Nevres in Frankreich eine Notlandung.
Foto: Archiv Michael Meyer/Paul Stipdonk

Diese im Winter bruchgelandete Maschine dürfte ein Opfer der Ostfront gewesen sein. Foto: Sammlung Weiss



DIE PROFILE-SERIE

UNITEC-Medienvertrieb
Ludwigstr. 11, 86669 Stengelheim
Tel: 08433-929476
Fax: 08433-1726
e-mail:
UNITEC_Medienvertrieb@web.de
www.Unitec-Medienvertrieb.de

FLUGZEUG Profile
Mil Mi-8
Die Geschichte des meistgebauten Hubschraubers der Welt
Thomas Girke - Georg Bader
41
FLUGZEUG Profile
Henschel Hs 123
Die Geschichte eines legendären Schlachtflugzeuges
Rudolf Höfling
42
irliner, der Geschichte machte!
15

FLUGZEUG Profile
Blohm & Voss BV 222 „Wiking“
Das größte in Serie gebaute Flugboot der Luftwaffe
Technik und Einsatzgeschichte
40

Nr. 1	Arado Ar 240	Best.-Nr. 1001
Nr. 2	Dornier Do 27	Best.-Nr. 1004
Nr. 3	Heinkel He 60	Best.-Nr. 1005
Nr. 4	Bölkow Junior	Best.-Nr. 1003
Nr. 6	Panavia Tornado (Jubiläumsmühle JaboG32)	Best.-Nr. 1011
Nr. 7	BAe Harrier	Best.-Nr. 1015
Nr. 8	Junkers Ju 87 A	Best.-Nr. 1014
Nr. 9	Focke Wulf 190 (Varianten)	Best.-Nr. 1021
Nr. 10	Heinkel He 219 Uhu	Best.-Nr. 1020
Nr. 11	Transall C 160	Best.-Nr. 1022
Nr. 12	F 16 Fighting Falcon	Best.-Nr. 1025
Nr. 13	Messerschmitt Me 262 (Varianten)	Best.-Nr. 1026
Nr. 15	Douglas C-54	Best.-Nr. 1030
Nr. 16	Mc Donnell Douglas F-15 Eagle	Best.-Nr. 1031
Nr. 17	DeHavilland Tiger Moth	Best.-Nr. 1032
Nr. 18	Heinkel He 111 H (Varianten)	Best.-Nr. 1034
Nr. 19	Fokker DR. I	Best.-Nr. 1036
Nr. 20	Siebel Fh 104 / Si 204 Varianten	Best.-Nr. 1037
Nr. 21	Messerschmitt Bf 109 G/K Rüstsätze	Best.-Nr. 1038
Nr. 22	Douglas DC-4	Best.-Nr. 1039
Nr. 23	Deutsche Kreisflügelflugzeuge	Best.-Nr. 1040
Nr. 24	Junkers 52	Best.-Nr. 1042
Nr. 25	Tank Ta 154	Best.-Nr. 1043
Nr. 26	Stieglitz	Best.-Nr. 1044
Nr. 27	Bücker Bü 131 „Jungmann“	Best.-Nr. 1045
Nr. 28	Messerschmitt Bf 109 F	Best.-Nr. 1046
Nr. 29	Bücker Bü 133 „Jungmeister“	Best.-Nr. 1048
Nr. 30	Bücker Bü 181 „Bestmann“	Best.-Nr. 1049
Nr. 31	Raketenabfangjäger der Luftwaffe	Best.-Nr. 1050
Nr. 32	Lockheed P-38 Lightning	Best.-Nr. 1051
Nr. 33	Arado Ar 234	Best.-Nr. 1052
Nr. 34	Fieseler Fi 156 „Storch“	Best.-Nr. 1053
Nr. 35	Heinkel He 162	Best.-Nr. 1055
Nr. 36	Bücker-Student	Best.-Nr. 1056
Nr. 37	North American P-51 Mustang	Best.-Nr. 1057
Nr. 38	Albatros D II	Best.-Nr. 1058
Nr. 39	LF-1 „Zaunkönig“	Best.-Nr. 1059
Nr. 40	Blohm & Voss BV 222 „Wiking“	Best.-Nr. 1060
Nr. 41	Mil Mi-8	Best.-Nr. 1061
Nr. 42	Henschel Hs 123	Best.-Nr. 1062